


Министерство образования и науки Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
Факультет исторических и политических наук
Кафедра российской истории

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ В ГЭК


Руководитель ООП
д-р ист. наук, доцент
 Д.Н. Шевелёв
« 15 » июня 2021 г.


ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА БАКАЛАВРА

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ В ГОРОДЕ
ТОМСКЕ: ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ, РАЗВИТИЯ И ЛИКВИДАЦИИ**

по основной образовательной программе подготовки бакалавров
направление подготовки 46.03.01 – История


Лойша Арсений Викторович

Руководитель ВКР
д-р ист. наук, доцент
 М. В. Грибовский
подпись
« 17 » июня 2021 г.

Автор работы
студент группы № 031702
 А. В. Лойша
подпись

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (ТГУ)
ФАКУЛЬТЕТ ИСТОРИЧЕСКИХ И ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК

УТВЕРЖДАЮ
Руководитель ООП
д-р ист. наук, доцент


_____ Д.Н. Шевелев
« 15 » _____ 2021 г.

ЗАДАНИЕ

по подготовке ВКР бакалавра
студенту Лойше Арсению Викторовичу, группы № 031702

1. Тема ВКР: Муниципальное пассажирское автобусное сообщение в городе Томске:
история становления, развития и ликвидации

2. Срок сдачи студентом выполненной ВКР:

а) на кафедре – « 15 » _____ 2021 г.

б) в ГЭК – « 19 » _____ 2021 г.

3. Исходные данные к работе (*цели и задачи исследования, объект и предмет, методы исследования*):

Объект исследования – транспортная инфраструктура города Томска.

Предмет исследования – развитие пассажирского автобусного сообщения в Томске в XX – начале XXI в.

Цель – выявление особенностей функционирования автобусного транспорта в Томске, как важнейшей составляющей повседневной жизни людей.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

1. Охарактеризовать урбанизационные процессы в рассматриваемый период, в том числе раскрыть место и роль пассажирского автобусного транспорта в системе перевозок города для выявления историко-урбанистического фона Томска.

2. Определить системообразующие процессы развития транспортной инфраструктуры в исторической ретроспективе на основе статистических данных об обновлении подвижного состава как одной из величин, показывающих развитие автобусного движения.

3. Выявить закономерности в экономической и управленческой реорганизации автобусных предприятий для возможности проведения типологического сравнения данных предприятий с целью понимания обоснованности принятия ключевых управленческих решений.

4. Охарактеризовать проблемные обстоятельства и чрезвычайные ситуации на транспорте как наиболее показательные для организации движения события на автобусном транспорте в Томске. Проследить, какие изменения в организации перевозок последовали для ликвидации повторения аварий и проблемных обстоятельств впредь.

5. Проследить эволюцию маршрутной сети города, типа подвижного состава, его закрепление за определёнными маршрутами для исторической реконструкции этапов функционирования автобусной сети города.

6. Сравнить автобусную систему города Томска с автобусными системами других регионов Сибири для выявления как общих черт и закономерностей, так и различных черт в формировании автобусной системы для выявления позитивных и негативных сторон системы.

Методы и исследовательские подходы.

При проведении данного исследования применяются как общеисторические принципы (принцип историзма, принцип системности, принцип научной объективности), так и специальные методы: сравнительно-исторический метод, структурно-диахронный анализ, историко-типологический метод. Работа должна быть написана с учётом современных урбанистических исследований.

4. Краткое содержание работы.

Перечень основных разделов и сроки их выполнения:

Глава 1. Общие тенденции развития томского автобуса. Срок выполнения – «26» апреля 2021 г.

1.1. Период нескольких попыток открытий автобусной сети (1909-1928).

1.2. Довоенный период (1928-1941).

1.3. Период Великой Отечественной войны и послевоенное восстановление движения (1941-1950).

1.4. Период регулярной работы автобусной системы в советский период (1950-1991).

1.5. Российский период (1991-2004).

Глава 2. Развитие составных элементов автобусной системы Томска. Срок выполнения – «9» мая 2021 г.

2.1. Эволюция маршрутной сети и графика движения.

2.2. Экономика перевозок.

2.3. Подвижной состав.

2.4. Автотранспортные предприятия и их коллектив.

Введение и заключение. Срок выполнения – « 21 » мая 2021 г..

Ожидаемые результаты: будут выявлены особенности функционирования автобусного транспорта в Томске и его роль в период начала XX – начала XXI в.

Получение результатов обеспечивается привлечением законодательных, актовых и делопроизводственных источников, и статистики, в том числе составленной самостоятельно на основе делопроизводственных источников; использованием таких подходов к анализу историографии, как историческая урбанистика и история повседневности.

Ожидаемые результаты: представление транспорта как феномена социальной жизни города Томска в контексте городской истории.

5. Указать предприятие, организацию по заданию которого выполняется работа: Томский государственный университет.

6. Перечень графического материала:

Приложение А. Схема автобусных маршрутов: по состоянию на 1926 год, 1965 год, 1978 год, вторую половину 1980-х годов (1986-1989).

Приложение Б. Фотоматериалы.

7. Дата выдачи задания « 15 » марта 2021 г.

Руководитель ВКР:

Д-р ист. наук, доцент

Задание принял к исполнению

Дата: « 15 » марта 2021 г.



М. В. Грибовский

А. В. Лойша

АННОТАЦИЯ.

Данное исследование посвящено изучению истории муниципального пассажирского автобусного сообщения в городе Томске, а именно обстоятельствам его становления, развития и ликвидации. Исследование направлено на то, чтобы выявить системообразующие процессы развития транспортной инфраструктуры в исторической ретроспективе и выявить закономерности в экономической и управленческой деятельности автобусных предприятий.

Исследование основывалось на анализе различных источников – законодательных, актовых и делопроизводственных источников, а также статистики, в том числе составленной самостоятельно на основе делопроизводственных источников.

Таким образом, объектом исследования является транспортная инфраструктура города Томска, а предметом – развитие пассажирского автобусного сообщения в Томске в XX – начале XXI в.

Структурно работа состоит из двух глав. В первой главе данной работы описаны общие аспекты становления, существования и ликвидации муниципального автобусного сообщения города Томска. Прослежены основные тенденции, приведены данные о пассажиропотоке – по которым, помимо прочего, можно судить о лидирующей значимости автобусного транспорта в сравнении с электротранспортом. Во второй главе более подробно исследуется эволюция наиболее значимых составных элементов автобусной системы Томска, таких как маршрутная сеть, экономика перевозочной деятельности, подвижной состав и пассажирские автотранспортные предприятия.

Работа дополнена дополнительным графическим материалом в виде карт-схем маршрутной сети и исторических фотоматериалов.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1. Общие тенденции развития томского автобуса	14
1.1. Период нескольких попыток открытий автобусной сети (1909-1926).....	14
1.2. Довоенный период (1928-1941).....	17
1.3. Период Великой Отечественной войны и послевоенное восстановление движения (1941-1950).....	21
1.4. Период регулярной работы автобусной системы в советский период (1950-1991)	23
1.5. Российский период (1991-2004)	28
Глава 2. Развитие составных элементов автобусной системы Томска	35
2.1. Эволюция маршрутной сети и графика движения	35
2.2. Экономика перевозок	53
2.3. Подвижной состав.....	60
2.4. Автотранспортные предприятия и их коллектив.....	70
Заключение	87
Список использованных источников и литературы	89
Приложение А. Схемы автобусных маршрутов	98
Приложение Б. Фотоматериалы	102

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность работы. В работе исследуются процессы становления, развития и деградации пассажирского муниципального автобусного транспорта в Томске. Исследуемые процессы непосредственным образом повлияли на современную модель перевозок в городе. В настоящий момент в сфере автобусных перевозок в Томске отсутствует конкуренция частного и муниципального перевозчика. Коммерческие перевозчики имеют стопроцентную монополию и диктуют свои условия рынка, что зачастую сказывается на качестве перевозок – сегодня они осуществляются на некомфортных маловместительных автобусах марки ПАЗ, так же каждые 2-3 года увеличивается стоимость проезда. За последние 20 лет стоимость выросла почти в 6 раз: с 4 рублей в 2000 году до 23 рублей в 2021 году, а в 2018 году со стороны частных перевозчиков поступали предложения увеличить стоимость проезда вовсе до 30 рублей. Все эти проблемы являются иллюстрацией неспособности муниципалитета предложить свою альтернативу для жителей и гостей города, являющихся пассажирами общественного транспорта. Соответственно, данная тема актуальна, потому что многие из исследуемых процессов стали причиной отсутствия на данный момент муниципального перевозчика, обслуживающего городские маршруты. Невозможно проследить развитие или деградацию современных транспортных систем, сложившихся на базе исторически появившихся хозяйств, без изучения локальных событий в истории транспортного сообщения и их взаимосвязи с ростом города. Исследование истории автобусного хозяйства Томска в советское и постсоветское время позволит проследить особенности в развитии города и его транспортной системы в разные периоды истории России. Таким образом, данная ВКР решает практические социально-ориентированные задачи. Из написанного выше следует сделать вывод о том, что предметное поле привлекает не только специалистов-транспортников, но и историков, что подчёркивает актуальность темы.

Кроме того, роль транспорта в социально-экономической структуре была важна во все исторические периоды, начиная с зари человеческой цивилизации. Состояние транспорта как межотраслевой и связующей отрасли во многом может определить состояние всей экономики. Особенно много развитие муниципального транспорта может сказать о состоянии городской казны, так как именно она является источником для развития муниципальных перевозок по определению – муниципальный транспорт принадлежит муниципалитету и финансируется его же силами. Таким образом, исследуемая тема является своеобразным индикатором уровня городского бюджета и его

способности обеспечивать комфортный транспорт. По городскому транспорту всегда можно оценить качество городской среды и инфраструктуры.

Наконец, транспорт является одновременно и важнейшим элементом городской инфраструктуры, и неотъемлемой составляющей социальной сферы. При грамотной организации городской транспорт повышает качество жизни горожан, поскольку является залогом комфортного пребывания и проживания в городе. На удобство жителей непосредственным образом влияют качественные составляющие транспортных перевозок – интервалы движения, схема маршрутов, состояние подвижного состава. Таким образом, для полной картины истории города необходимо изучить историю городского транспорта, поскольку он оказывает большое влияние.

В данной работе рассматривается только автобусное движение, электротранспорт лишь иногда представлен для использования компаративного метода. Рассмотрение лишь автобусного движения связано с тем, что именно автобус можно назвать наиболее значимым в рамках рассматриваемого города Томска. На долю автобуса приходилось наибольшее количество пассажиров (см. главу 1). Автобусная инфраструктура превосходила трамвайную или троллейбусную по количеству автопарков и подвижного состава, а значит, автобус был более массовым.

Кроме того, автобусное движение являлось первой томской системой общественного транспорта, и именно автобусное движение застало период Великой Отечественной войны. Таким образом, автобусное движение более информативное: по истории автобусной системы Томска можно отследить и иные, более глобальные явления – в частности, состояние городского хозяйства на более длительном отрезке времени, нежели у троллейбуса или трамвая.

Историография. Транспорт является междисциплинарной отраслью: его изучением занимаются представители различных научных дисциплин – архитекторы, инженеры, историки, экономисты, географы, транспортники. Среди географов видным автором работ по географии и истории транспорта является С.А. Тархов («История московского трамвая») и Г.А. Гольц («Городской транспорт» в соавторстве с Тарховым).

Так, например, урбанист начала XX века М.Е. Зеленцов указывал на тот факт, что транспорт оказывает значительное влияние на весь город и на различные элементы города как технического целого: «Можно заметить влияние путей сообщения в виде характерных линий влияния. Проследив их и связав с развитием отдельных частей города, можно будет судить и о территориях его»¹. Таким образом, довольно часто можно заметить отличие

¹ Зеленцов М.Е. Пути сообщения Петроградского района как экскурсионный материал. Часть методическая. // Экон.-технич. экскурсии. П.: 1923. С. 20-52.

территории, имеющей транспорт, от территории, на которой регулярное городское сообщение отсутствует. М.Е. Зеленцов обозначал это термином «площади влияния». О значимости транспорта для города в 1920-х годах заявлял и другой русский урбанист, Н.П. Анциферов, особо уделяя внимание транспорту как способу связи в зависимости от организационных аспектов и подвижного состава².

В целом тема городского пассажирского транспорта интересна также и историкам, причём по всей России. Особенно свойственно обращение к изучению транспортной проблематики в рамках исторической парадигмы конкретного города или региона: в частности, исследователи обращаются к материалам Поволжья (А.В. Горшенин, «Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья»), Черноземья (В.А. Перцев, «Развитие городского транспорта в Центральном Черноземье в 1970–1980-е годы»), Дагестана, Урала. Однако транспорт преимущественно рассматривается в рамках одинаковой методологии, которая не вполне устраивает автора данной работы. Например, практически все статьи, существующие про городской пассажирский транспорт, написаны без выделения какого-либо вида транспорта отдельно, в результате транспортная система города рассматривается в совокупности, и особенностям конкретного вида транспорта уделяется мало внимания.

Как правило, городской транспорт рассматривается исследователями в рамках особенностей социально-бытового развития городов. Данная концепция так же используется и учитывается автором представленной работы, однако лишь такой подход не вполне соответствует решению задач, поставленных в рамках этой работы. В частности, практически никто из исследователей не приводит подробную и исчерпывающую статистику – например, в подавляющем большинстве работ приводится лишь общее количество транспортных единиц без разделения на модели; зачастую не уделяется никакого внимания истории маршрутов и их траектории, инфраструктуре (парки, депо), обслуживающему персоналу, практически не приводятся технические характеристики моделей подвижного состава. В данной работе эти данные, напротив, присутствуют.

Специфика исторических исследований о транспорте заключается в том, что большинство из них ограничены определенным городом или регионом. Однако, если рассмотреть исследование транспорта в региональных рамках, то наблюдается ограниченность количества работ именно в контексте Сибирского региона и особенно в территориальных рамках Томска. Несмотря на интерес историков к региональной специфике данной тематики, Сибирский регион это практически не затронуло. Автор

² Анциферов Н.П. Пути изучения города как социального организма. Опыт комплексного подхода. 2-е изд. Ленинград: Сеятель, 1926.

считает нужным отдельно остановиться на немногочисленных работах, касающихся Сибири в целом и Томска в частности.

Так, в статье «Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х – середине 1960-х гг.», автор А.В. Скочин исследовал влияние тюменского автобуса на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры и городской жизни города Тюмень. Эта работа определенно вызывает интерес, поскольку Томск и Тюмень приблизительно равны по населению, а также оба города относятся к Сибири³, что даёт возможность использовать материалы статьи в целях сравнения. О Западной Сибири в целом писала С.В. Зяблицева («Общественный транспорт Западной Сибири в 1930–1950-е годы»), однако Томск в данной работе не представлен, так же в этой работе является спорной методология автора – в частности, сравнение количества автобусных маршрутов города Барнаула и Новосибирской области в целом, население которой, безусловно, превышает один город Барнаул. Из наиболее близких городов к Томску по расстоянию и по численности населения существует статья про Кемерово авторства Л.Б. Кокориной («Становление и развитие городского пассажирского транспорта в Кемеровской области в 1945–1985 гг.»), статья про Новосибирск, написанная С.С. Букиным и А.А. Долголюком («Развитие городского пассажирского транспорта в Новосибирске (1946–1985 гг.)»), статья про Омск, рассматривающая транспорт в контексте общественного нарратива М.Л. Бережновой («Городской транспорт в воспоминаниях омичей»).

Так же существуют работы, рассматривающие тематику общественного транспорта в рамках Томска: например, это краеведческая работа, касающаяся непосредственно Томска за авторством Я.А. Яковлева («Рассказы о томском электротранспорте»), однако эта работа сконцентрирована на социально-экономической истории томского «Трамвайно-троллейбусного управления», и данные об автобусах даются там лишь в дополнение. Кроме того, так же транспорт Томска обозревался А.А. Бурлуцким в работе «Особенности функционирования массового пассажирского транспорта в г. Томске», однако данная работа не является исторической и описывает положение сферы транспортного обслуживания населения по состоянию на 2009 год с точки зрения градостроительного планирования⁴.

³ Стоит отметить, что Тюмень относится к Сибирскому региону исторически и географически, несмотря на современное административно-территориальное деление РФ, по которому Тюмень относится к Уральскому федеральному округу.

⁴ Бурлуцкий А.А. Особенности функционирования массового пассажирского транспорта в г. Томске // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2009. №4 (25). С. 192-201.

Наконец, в историографии присутствует работа томского краеведа В.В. Манилова «80 лет автобусному сообщению в Томске». В этой работе подробно исследуется первый, дореволюционный этап становления автобусного движения в городе с краеведческой точки зрения, однако, к сожалению, работа ограничивается исключительно данным периодом, и поэтому нельзя сказать, что автор работы раскрыл тему автобусного движения в городе в полной мере.

В заключение историографического обзора стоит отметить, что хотя проблемы городского планирования и организации транспортного обслуживания давно находятся в сфере внимания российских ученых, по-прежнему не реконструирована целостная картина деятельности транспортных предприятий в отдельных городах России. Таким образом, в историографии наблюдается недостаточность работ по рассматриваемой теме, что актуализирует данную ВКР.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура города Томска.

Предметом исследования является развитие пассажирского автобусного сообщения в Томске в XX – начале XXI в.

Хронологические рамки работы охватывают период от 1909 до 2004 года. Нижняя грань обусловлена первой успешной попыткой запуска автобусного движения в Томске, верхняя грань обусловлена фактическим прекращением перевозочной деятельности со стороны муниципальных предприятий, ранее осуществлявших городские перевозки – УМП «ГАТП» и ПАТП №1.

Территориальные рамки работы определяются административно-территориальным понятием город Томск, учитывая изменения границ города в течение периода (например, посёлки Тимирязево и Аникино рассматриваются исключительно в тот временной отрезок, когда они входили в рамки города Томска, а не Томского района).

Целью ВКР является выявление особенностей функционирования автобусного транспорта в Томске, ставшего важнейшей составляющей повседневной жизни людей.

В рамках реализации цели были поставлены следующие задачи проводимого исследования:

– охарактеризовать урбанизационные процессы в рассматриваемый период, в том числе раскрыть место и роль пассажирского автобусного транспорта в системе перевозок города для выявления историко-урбанистического фона Томска.

– определить системообразующие процессы развития транспортной инфраструктуры в исторической ретроспективе на основе статистических данных об обновлении подвижного состава как одной из величин, показывающих развитие автобусного движения.

– выявить закономерности в экономической и управленческой реорганизации автобусных предприятий для возможности проведения типологического сравнения данных предприятий с целью понимания обоснованности принятия ключевых управленческих решений.

– охарактеризовать проблемные обстоятельства и чрезвычайные ситуации на транспорте как наиболее показательные для организации движения события на автобусном транспорте в Томске. Проследить, какие изменения в организации перевозок последовали для ликвидации повторения аварий и проблемных обстоятельств впредь.

– проследить эволюцию маршрутной сети города, типа подвижного состава, его закрепление за определёнными маршрутами для исторической реконструкции этапов функционирования автобусной сети города.

– сравнить автобусную систему города Томска с автобусными системами других регионов Сибири для выявления как общих черт и закономерностей, так и различных черт в формировании автобусной системы для выявления позитивных и негативных сторон системы.

Новизна данного исследования обуславливается тем, что в этой работе впервые в отечественной историографии реконструирован подвижной состав с высокой степенью детализации; выявлен штатный состав предприятий транспортной сферы города Томска. Так же мной впервые в данной теме делается анализ маршрутной сети рассматриваемого периода, а именно была реконструирована маршрутная сеть города в динамике исторической ретроспективы. Применение метода глубинного интервью в спектре данной темы также является новшеством.

Методологическую основу данной работы составляют общие для всей исторической науки принципы, такие как принцип историзма, принцип системности, принцип научной объективности. Последний положен в основу всестороннего анализа всей совокупности фактов и выявления основных тенденций исторического процесса на территории города Томска.

В основе работы лежит сравнительно-исторический метод, а именно используется вид вариационного сравнения данного метода. Так, например, в процессе сравнения стоимости проезда разных временных периодов в сопоставлении с ценами сравниваемого периода. Так, например, данные о стоимости проезда (в 1927 году стоимость проезда – 7 копеек за каждую станцию, в 1960 году – единая стоимость проезда 60 копеек, в 1999 году – 1 рубль) сопоставляются со стоимостью на иные услуги и товары для определения, дорого или дешево было проехать в автобусе.

Также в исследовании используется структурно-диахронный анализ как анализ стадий одного процесса на фоне других. Применение данного метода в настоящем исследовании помогает ответить на вопрос о том, как связаны между собой экономико-политические процессы и автобусное сообщение (в период революции – не было; в период Великой Отечественной войны – не было; в период тотального отсутствия средств в 1990-е годы – заложено ухудшение системы из-за недостатков финансирования и так далее).

Наконец, в работе применяется историко-типологический метод, а именно принцип дедуктивной типологизации – движение от общего к частному. В исследовании данный метод используется при работе с типологизацией автобусных маршрутов, а именно – определяется, какие последствия вызывает закрытие маршрута для маршрутной сети города (направление осталось без транспорта, направление/маршрут перешло к частному перевозчику, направление/маршрут перешло к муниципальному перевозчику).

Настоящая работа написана с учётом современных урбанистических исследований. Так, например, в работе отмечается недостаток транспортной системы Томска, заключающийся в отсутствии единого муниципального оператора. В свою очередь, известный американский урбанист-транспортник Вукан Вучик в своих работах неоднократно развивал свой тезис о необходимости существования муниципального оператора транспорта⁵ и о неприспособленности частного транспорта – т.н. «маршруток» – решить транспортные задачи города⁶.

Также были применены подходы, свойственные исследованиям истории повседневности. Сам транспорт рассматривается также с позиций изучения истории техники – например, приводятся технические характеристики автобусного транспорта. Кроме того, в работе был использован метод глубинного интервью.

В работе используются специальные термины из сферы управления транспортом, такие как транспорт общего пользования (общественный транспорт), пассажирооборот и так далее. Данные термины используются в общепринятых значениях, однако стоит пояснить понимание данных терминов автором.

Так, транспорт как хозяйственный вид деятельности подразделяется на транспорт общего и необщего пользования. Транспорт общего пользования подразделяется на пассажирский и грузовой. Пассажирский транспорт общего пользования – транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках пассажиров, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения.

⁵ Vukan R. Vuchic. *Public Transportation: Planning, Operations, and Management*. Prentice-Hall, 1979.

⁶ Vukan R. Vuchic. *Urban Public Transportation Systems and Technology*. Prentice-Hall, 1981.

Пассажирооборот (пассажиропоток) – численная характеристика перевозки пассажиров с учётом расстояний, на которые перевезены пассажиры⁷.

Также в работе используются методы исследовательской практики направления цифровой истории (digital history), поскольку в процессе работы используются большое количество фотографий и видео, опубликованных в сети «Интернет».

Для более наглядного представления изменения автобусных маршрутах в динамике, а также охвата города автобусными маршрутами, в рамках данной работы автором были нарисованы графические схемы. В качестве картографической основы была использована карта современного города Томска по состоянию на 2021 год – таким образом удобнее проводить сравнение исторической маршрутной сети с текущим состоянием города, что отражает общий дух работы в виде прослеживания эволюции.

Источниковая база исследования. Источники, которые используются в данной работе, можно классифицировать на несколько подтипов:

1. Нормативно-правовые акты. Эта группа источников включает в себя, в первую очередь, постановления и распоряжения главы города. Изучение нормативно-правовой базы дает возможность понять, какие действия совершались властью с подконтрольной ей сферой автобусных перевозок и как именно государственные структуры диктовали поведение подведомственным предприятиям. Используемые нормативно-правовые акты по советскому периоду хранятся в государственном архиве Томской области (ГАТО), в то время как большинство нормативно-правовых актов периода новейшей истории опубликованы на официальном электронном портале муниципального образования «Город Томск».

2. Делопроизводственные материалы. Так, в ходе работы использовались паспорта автобусных маршрутов Томского автобусного парка, с помощью которых удалось восстановить маршрутную сеть. Помимо этого к делопроизводственным материалам также относятся выписки из единого государственного реестра юридических лиц. Этот источник способствовал в решении задачи по установлению истории предприятий. Единый государственный реестр является главным государственным массивом данных об открытии и ликвидации юридических лиц в период Российской Федерации. Таким образом, выписки из ЕГРЮЛ являются современным и информативным источником. Также в рамках использования делопроизводственных материалов была проведена работа с учётными карточками транспортных средств

⁷ Экономика муниципального сектора: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 080504 «Государственное и муниципальное управление» / Под ред. Пиккулькина А.В. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008.

(автобусов) в архиве Госавтоинспекции с 1984 по 2008 год. В них приведены наиболее значимые данные по каждой единице подвижного состава: дата постановки автобуса на учёт и дата утилизации; государственные регистрационные номера автобуса за весь период его использования; принадлежность к конкретному автопарку. Этот массив карточек можно использовать как для уточнения истории каждого конкретного автобуса, так и для сбора статистики по всему автопарку в целом. Используя данный массив учётных карточек, можно рассчитать количество поступивших единиц подвижного состава в каждый год, количество списанных единиц автотранспорта за год, а также количество единиц, имеющих на балансе в каждый год с 1984 по 2008 у каждого автопарка. Кроме того, с помощью этого источника является возможным подсчёт среднего времени эксплуатации автобуса. Ряд источников из категории делопроизводственных документов опубликован в сборнике воспоминаний «Трудные километры». Так, например, в этом сборнике опубликованы выдержки из документов по личному составу, которые хранились в объединённом ведомственном архиве ТПО «Томскавтотранс» с 1947 года. В этих небольших по объёму выписках из источников содержатся сведения о руководителях предприятий, а также приведено точное наименование каждого предприятия с изменениями в период с 1947 по 1991 год. Наконец, также приведён уровень подведомственности автопарков (муниципальный, областной, государственный). Следует отметить, что данные сведения являются достаточно важными для выполнения одной из задач ВКР. Также в данном сборнике приведены списочные сведения о работниках автотранспортных предприятий объединения, которым были присвоены почётные звания.

3. Справочная литература. Например, в работе использовались статистические данные Томского областного комитета статистики. Изучение статистических данных, отражающих положение томского транспорта в исследуемом периоде, дает возможность проследить динамику изменений и понять, как менялись различные статистические данные – например, соотношение муниципальных и частных автобусов в городе, общее количество подвижного состава на весь город, средняя возрастная характеристика автобусов. Также использовались энциклопедии – как достоверные источники, позволяющие установить хронологическую последовательность наиболее значимых фактов в жизни томского автобуса. К ещё одному подвиду справочной литературы можно отнести карты-схемы – как официальные, выпущенные управлением Геодезии и картографии, так и неофициальные из информационных бюллетеней «Жёлтые страницы». Они использовались для восстановления маршрутной сети.

4. Периодическая печать. За основу была взята областная общественно-политическая газета «Красное знамя», как наиболее популярная и всеохватывающая газета, выходящая на протяжении всего периода существования муниципального автобусного сообщения в городе. Газетные статьи характеризуются оперативностью, живостью изложения и непосредственной связью с читателями – так, например, по газетным источникам можно восстановить жалобы населения и понять, что не устраивало пассажиров в работе транспорта. Для более широкого представления о процессах существования автотранспортных предприятий используются и другие газеты как Томска («Томский вестник»), так и других городов для использования сравнительного метода – например, ульяновский «Пролетарский путь».

5. Буклеты и информационные бюллетени. Использовались в работе для восстановления истории самих предприятий – например, буклет «70 лет ПАТП-1» содержит в себе сведения о разных наименованиях предприятия в течение его существования. Однако, поскольку данные из буклетов являются краткими и не вполне информативными без сопоставления с другими источниками, в работе также используются информационные бюллетени – например, «Жёлтые страницы», которые содержат в себе наименования структурных подразделений.

6. Источники личного происхождения – фото и видеоархивы, а также воспоминания. Использование фото и видеоархива необходимо для подтверждения других типов источников. Так, например, для верификации трассировки маршрутов из маршрутных схем и паспортов маршрутов можно использовать фотографии по следующей методологии: определение маршрута на фотографии, затем определение места съёмки по окружающим особенностям местности, затем определение принадлежности автобуса по государственному регистрационному знаку с помощью учётных карточек из архива Госавтоинспекции. Кроме того, по фотографиям или по видеоряду визуально можно определить модель транспортного средства по внешним признакам каждой модели, что может подтвердить использование той или иной модели (модификации) автобусного транспорта в городе. Более того, по фотографиям можно восстановить многие особенности – например, цветовую схему окраса автобусов, их внешнее состояние и так далее. Фотографии с определённой датировкой могут служить в качестве верификации данных, например, о поставке автобусов. В качестве воспоминаний использовалась историко-журналистская работа «Трудные километры», представляющая собой сборник воспоминаний ветеранов холдинга «Томскавтотранс» о своей работе, записанных разными авторами. Однако этот источник нельзя назвать исчерпывающим, поскольку в этот холдинг входили не только автобусные парки Томска, но и автопарки

области, а также грузовые автопредприятия. Таким образом, слабым местом данного источника в рамках обозначенной темы ВКР является не вполне полное покрытие именно автобусной истории холдинга.

Список использованных источников приводится в конце работы.

Разнообразие источников – в том числе, использование источников, хранящихся в архиве – вместе с широким спектром использованной исследовательской литературы способствовали созданию целостного представления об истории муниципального автобусного транспорта города Томска в дореволюционный период, в советский период и на постсоветском пространстве, и позволили реализовать поставленные в ВКР цель и задачи.

Глава 1. Общие тенденции развития томского автобуса

1.1. Период нескольких попыток открытий автобусной сети (1909-1926).

Из всех привычных на сегодняшний день видов общественного транспорта – автобус, троллейбус, трамвай – именно автобус появился в Томске самым первым. Это является общей закономерностью развития общественного транспорта в Сибирском регионе, но нетипично для центральной России – там ещё на рубеже XIX и XX веков, задолго до автобуса, массово появлялись первые паровые трамваи и системы конки. Для томичей и городских властей изменение образа жизни путём появления нового и технологичного способа передвижения было большим новшеством. Ведь к первой четверти XX века город был уже достаточно протяжённым, а перемещаться по нему можно было только по старинке пешком или на конной упряжке. Лишь немногие могли передвигаться на автомобилях – в основном, руководящий состав разного рода организаций, но не рядовые горожане.

Необходимость открытия автобусного движения назрела давно – ведь автобус, как один из видов общественного транспорта, обеспечивает важнейшие функции городского пространства, такие как возможность коммуникации между различными частями города, поддержание их взаимосвязи, повышение уровня мобильности граждан⁸. Существовавшие гужевые перевозки не могли решить эти задачи вследствие их нерегулярности и плохой организованности.

Самым первым автобусом, который проехался по улицам города, стал автобус П.Д. Вержиковского, мещанина из Волынской губернии. Именно он решил установить регулярное авто-омнибусное сообщение⁹. Слово «автобус» в начале XX века было редким, поэтому использовали именно термин авто-омнибус. Омнибус – это многоместный кузов для перевозки пассажиров на конной тяге, соответственно авто-омнибус – это кузов автоматический, без использования лошадей. Вержиковский подал прошение в Городскую управу в 1909 году на бессрочную аренду небольших участков земли в городе для создания остановочных комплексов¹⁰. Открыть само движение он пообещал с 1909 года, городская управа согласилась и даже выдала ему годовую монополию на автомобильные перевозки пассажиров. Предполагалось начать движение 1 июля 1909 года двумя автобусами (о их качественных характеристиках см. главу № 2),

⁸ Скочин А.В. Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х – середине 1960-х гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2015. №1 (33).

⁹ Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 233 (Томская городская управа). Оп. 3. Д. 3212. Л. 13, 16.

¹⁰ По ходатайству мещанина Павла Дементьевича Вержиковского о разрешении ему установить правильное, и безопасное сообщение по улицам города посредством автомобилей // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №17-21. С. 307-308.

однако в результате первый автобус поехал по улицам 5 июля 1909 года¹¹, а второй ожидался к прибытию в сентябре, но так и не прибыл – предприниматель из Волынской губернии покинул Томск¹². Он передал свою концессию томскому дельцу крестьянского происхождения Д.А. Швайковскому, после того, как комиссия по благоустройству города и городская управа разрешили ему заниматься перевозкой пассажиров¹³. Сделка была одобрена городской управой не с первого раза и после длительных совещаний, т.к. Вержиковский не выполнил всех условий – например, поставил только один автобус.

В 1909-1910 годах городская управа и комиссия по благоустройству города поднимали на повестку дня вопрос о целесообразности наличия автобусного движения – выбор стоял между автобусом и трамваем. В результате автобус победил – он был дешевле трамвая.

Кроме того, против автобусов (впрочем, также как и против проекта трамвая) выступали и извозчики, лишившиеся части прибыли¹⁴. Отдельно стоит отметить, какую существенную роль занимали извозчики в городской жизнедеятельности: по состоянию на 1904 год насчитывалось 528 экипажей, на 1910 год – 620 летом и 720 зимой¹⁵. И, несмотря на это значительное численное превосходство, по решению городских властей прошение извозчиков было отклонено – они считались анахронизмом.

В сентябре 1910 года перевозками так же начинает заниматься предприниматель М.З. Полунов¹⁶. Изначально он планировал снизить стоимость проезда по сравнению с предпринимателем Д.А. Швайковским, но сделать этого не удалось (подробнее см. главу № 2).

В целом дореволюционный период существования автобусного движения нельзя назвать регулярным: не было чёткого соблюдения графика. Городская управа даже обращала внимание на тот факт, что граждане не имеют возможности «знать в точности, когда автомобиль должен идти по улице в том или ином месте»¹⁷. Так же проблемным оставались и такие факторы, как неудовлетворительное состояние дорожной сети,

¹¹ По вопросу об автомобильном движении в г. Томск // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №36-39. С. 570-571.

¹² Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г. 2009. С. 15-18.

¹³ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г. 2009. С. 15-18.

¹⁴ По ходатайству старост бирж легковых извозчиков о прекращении движения автомобилей для перевозки платных пассажиров // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №36-39. С. 569.

¹⁵ Тархов С.А. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. №4 (36). С. 89-124.

¹⁶ Новое автомобильное предприятие // Сибирская жизнь. 1910. Сентябрь. С. 3.

¹⁷ По ходатайству старост бирж легковых извозчиков о прекращении движения автомобилей для перевозки платных пассажиров // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №36-39. С. 569.

отсутствие у персонала опыта вождения и ремонта автобусов и, конечно же, несовершенная конструкция ранних автобусов¹⁸.

Тем не менее, в это время немногие города могли похвастаться своей собственной автобусной сетью. В тех городах, где первые попытки в период 1907-1913 годов всё-таки были, количество автобусов крайне редко превышало количество в Томске. Во многих городах попытки так же были неудачными – в Архангельске оба первых автобуса сгорели, во Владивостоке не выдержали конкуренции с трамваем, в Вильне движение так же продолжалось лишь несколько недель. Стабильным автобусным движением с количеством автобусов более 10 в это время мог похвастаться только столичный Петроград¹⁹.

Впервые при Советской власти автобусный маршрут поехал по улицам города в 1926 году²⁰. Организационно это стало возможно благодаря приходу в город Автотранспортного торгово-промышленного акционерного общества «Автопромторг»²¹. Оно было создано в 1923 году для закупок автомобилей за рубежом, а его акционерами являлись ЦУМТ (центральное управление местного транспорта, подчинённое народному комиссариату путей сообщения СССР), Наркомвнешторг и ВСНХ. Затем в ряде мест по всей стране создавались отделения Автопромторга, которые имели конторы, склады, магазины, гаражи, мастерские, а также занимались организацией перевозок грузов и пассажиров²². Приход данного общества был платным для городского бюджета: томский комхоз должен был приобрести акции общества на 30 тыс. рублей – 10 тыс. наличными и 20 тыс. арендой помещения под контору, гаражи, мастерские и склады²³. Первые автобусы поступили 27 мая 1926 года. Регулярное движение началось незамедлительно, 1 июня.

Однако опыт 1926 года оказался неудачным – автобусы не проработали и года. Причин прекращения эксплуатации было несколько: неудачный выбор подвижного состава, убыточность перевозок, неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети и недисциплинированность работников. О подвижном составе этого периода сказано в главе №2. Что касается убыточности перевозок, то она была связана с тем, что автобусы ходили нерегулярно без чёткого расписания, и пассажиры зачастую не рассчитывали на то, что смогут им воспользоваться. Так же практиковалось недонесение полной выручки

¹⁸ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г. 2009. С. 15-18.

¹⁹ Тархов С.А. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. №4 (36). С. 89-124.

²⁰ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.

²¹ ГАТО. Ф.Р. 430 (Томский городской совет народных депутатов). Оп. 1. Д. 59. Л. 387.

²² Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М.: Эксмо, 2008.

²³ Общественный транспорт с двух попыток // Томский обзор [Электронный ресурс] URL: <https://obzor.city/projects/old-transport/> (дата обращения: 23.10.2018).

до кассы предприятия работниками. Улично-дорожная сеть была подготовлена слабо – например, по состоянию на 8 мая 1928 года повторное открытие движения задерживалось из-за неподготовленности мостовых²⁴ выдержать большой и тяжёлый автобус²⁵. Иногда водители халатно относились к исполнению своих должностных обязанностей, встречались даже сведения о пьянстве водителей во время исполнения своих должностных обязанностей²⁶.

Заключительным аккордом в автобусном движении 1926 года является первая в жизни города крупная авария с участием автобуса, произошедшая на Вокзальной улице. 22 сентября 1926 года автобус под управлением шофёра Бодаева, перевернулся, столкнувшись с парой лошадей и телегой. В автобусе не было жёсткой крыши – она была демонтирована на лето. Это привело к увеличению количества пострадавших: водитель погиб, 5 пассажиров получили тяжёлые травмы, и лишь один отделался царапинами²⁷.

На момент ноября 1926 года автобусное движение было признано нецелесообразным в имеющемся виде и ликвидировано решением комиссии из представителей горсовета, РКИ и Внуторга под председательством Ланге²⁸.

1.2. Довоенный период (1928-1941).

Работу автобусов удалось наладить лишь через полтора года. 18 мая 1928 года автобус снова появился на городских улицах, и именно эта дата является датой открытия регулярного автобусного движения.

Для того, чтобы понять, насколько вовремя был открыт автобус в Томске, стоит обратить внимание на даты открытия автобусного движения в других регионах, в том числе по Сибири. В республике Хакасия автобус впервые появился в республиканском центре, городе Абакан, лишь в 1937 году. Первый подвижной состав состоял из пяти автобусов марки ЗИС-1²⁹. Таким образом, можно отметить, что Томск был далеко не последним сибирским городом, получившим автобус, а небольшой размах количества подвижного состава первых автобусных систем был нормой для рассматриваемого периода³⁰.

²⁴ Когда откроется автобусное движение // Красное Знамя. 1928. 8 мая. (№ 105).

²⁵ Ещё об условиях автобусного движения // Красное Знамя. 1928. 11 мая. (№108).

²⁶ Не автобусы, а... авто-буза // Красное Знамя. 1926. Июль.

²⁷ Катастрофа на Вокзальной // Красное Знамя. 1926. 24 сентября. (№218).

²⁸ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 94.

²⁹ Правительство республики Хакасия [Электронный ресурс] URL: <https://r-19.ru/authorities/ministry-of-transport-and-roads-of-the-republic-of-khakassia/common/628/> (дата обращения: 10.12.2018).

³⁰ Правительство республики Хакасия [Электронный ресурс] URL: <https://r-19.ru/authorities/ministry-of-transport-and-roads-of-the-republic-of-khakassia/common/628/> (дата обращения: 10.12.2018).

Однако, и первым городом с автобусом Томск не был. Автобусное движение к 1928 году уже существовало в таких сибирских городах, как Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Омск³¹. Одна из первых автобусных систем за Уралом появилась в Челябинске – в 1911 году. Интересным отличием данной системы было то, что поскольку она появилась до революции, она была частной – принадлежала «Уральскому автомобильному товариществу»³².

Отдельного внимания заслуживают правила пассажироперевозок, которые действовали после открытия системы. В частности, информация, которая должна была быть размещена в автобусе, включала в себя: номер маршрута, правила пользования автобусным транспортом, проездной тариф и плакаты об обязательной выдаче билета³³. Почти все эти нормы действительно и по сей день. Дети могли бесплатно проезжать при присутствии взрослых, если ребёнку было не более 5 лет, если же детей было двое, то билет на обоих один. Категорически запрещалось курить в транспортном средстве (что практиковалось в 1926 году), мусорить и проезжать в пьяном виде³⁴. За нарушение данных правил полагался штраф в 1 рубль. К сожалению, некоторые пассажиры не соблюдали в автобусе не только правила пассажирских перевозок, но и законы в целом. В качестве примера можно привести события 19 и 20 мая 1928 года, когда в эти два дня было совершено 8 карманных краж. Воры крали у пассажиров преимущественно карманные часы – это зафиксировано в половине случившихся краж³⁵. Так же в связи с появлением автобусов начинает процветать вандализм. 28 и 29 мая были задокументированы случаи швыряния камней в стекла и кузов автобусов³⁶. Похожие случаи вандализма были так же зафиксированы и в других городах – например, в Ульяновске³⁷.

Появление автобусного движения коренным образом изменило жизнь горожан. На некоторых улицах – например, Воскресенском взвозе, по которому проходило автобусное движение – было высказано предложение ограничить движение любого другого транспорта, кроме автобусов и легковых экипажей. Это было связано с крутым подъёмом, который тяжело преодолевался как автобусами, так и грузовиками того времени. В данном вопросе стоит отметить так же и приоритет, который отдавался именно автобусному транспорту – ради 5 автобусов схему движения гораздо большего количества

³¹ Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

³² Янгирова И.С. От тарангаса до автобуса (из истории челябинского городского транспорта) // Гороховские чтения. Материалы IV региональной музейной конференции. Челябинск: 2013. С. 258-263.

³³ Автобусное движение необходимо поставить правильно с первых же дней // Красное Знамя. 1928. 4 мая. (№ 102).

³⁴ Когда откроется автобусное движение // Красное Знамя. 1928. 8 мая. (№ 105).

³⁵ Что случилось // Красное Знамя. 1928. 22 мая. (№117).

³⁶ Нападение хулиганов на автобус // Красное Знамя: 1928. 31 мая. (№125).

³⁷ О движении автобусов в Ульяновске // Пролетарский Путь. 1926. 25 сентября.

грузовиков могли пересмотреть³⁸. Не только грузовикам пришлось уступить – многие места стоянок извозчичьих бирж было так же решено отдалить от мест остановки автобусов³⁹. По-видимому, это происходило для уменьшения дублирования автобусов извозчиками и для большей концентрации пассажиропотока именно в автобусах.

Работа томского автобуса в начале 1930-х годов оценивается крайне неудовлетворительно, массовым автобусный транспорт не был и в перевозках пока влиял слабо. Суммарный городской автопарк в 1936 году – 180 машин, из них крайне небольшое количество составляют автобусы пассажирского сообщения. Ломовых лошадей в городе в то же время – 1148, их численное превосходство очевидно.

В целом, начало 1930-х годов характеризуются количественным, а не качественным развитием систем общественного транспорта за Уралом. Несмотря на то, что автобусное сообщение было практически в каждом крупном и среднем городе за Уралом, пассажиропоток был невелик. Например, похожая на Томск ситуация происходила и в Омске – в 1932 году на одного жителя города приходилось всего 13 поездок на общественном транспорте в год, то есть всего чуть больше, чем по одной в месяц⁴⁰. Чуть позже ситуация в Сибири в целом меняется – если на территории Восточно-Сибирского края в 1931 году автобусами было перевезено 4711 тыс. пассажиров, то в 1934 году эта цифра увеличивается в 1,9 раз – до 8751 тыс. пассажиров.

На 1935 год во всём Западно-Сибирском крае существовало 54 автобуса. Из них большая часть – 20 единиц – обслуживали новосибирцев, проехав 709 тысяч машинокилометров. Следом шёл Сталинск (ныне Новокузнецк) – 12 автобусов и 248 тысяч машинокилометров. Томск находился на третьем месте, но автопарк был в 4 раза скромнее новосибирского – всего лишь пять автобусов (и 174 тысячи машинокилометров). Замыкали рейтинг Барнаул и Прокопьевск – по 2 автобуса⁴¹. В этот период городские автобусные системы во всех городах подчинялись системе Наркомхоза.

Однако в рамках города позитивных изменений заметно не было. В 1937 году было перевезено 2 825 600 пассажиров⁴². Имея данные о населении города за 1938 год – 140200 человек⁴³ – можно посчитать, что на одного пассажира приходилось 20 поездок в год, что

³⁸ Воскресный взвоз для автобусов // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).

³⁹ Перемещение извозчичьих бирж // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).

⁴⁰ Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

⁴¹ Западно-Сибирский край в новых границах в цифрах: краткий статистический справочник. Новосибирск: 1935.

⁴² Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

⁴³ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 86.

крайне мало для качественной транспортной системы. За 1938 год данные ещё хуже: за 10 месяцев перевезено 1 989 855 пассажиров⁴⁴.

Снабжение бензином в конце 1930-х доходило в максимальной точке до 44,1% в месяц от необходимого количества⁴⁵. Легко предположить, что при такой нехватке топлива и имеющийся выпуск⁴⁶ был сорван практически ежедневно. Это подтверждается источниками, а именно постановлением бюро горкома ВКП(б) от 8 февраля 1939 г.: «работает только 2-3 автобуса»⁴⁷.

В 1939 году в постановлении № 25 Наркомата коммунального хозяйства РСФСР от 25 апреля 1939 года в городе предполагалось провести 4 маршрута автобусного сообщения, общая длина которых должна составить 34 км, количество единиц подвижного состава – 30. В этом положении также рассматривалось строительство трамвая, и автобусная сеть была вспомогательной для него. В частности, к 1947 году трамваю отводилось 80-85% перевозимых пассажиров, автобусу – 15-20%⁴⁸. Это было объяснимо – работники автопарка устали от ломающихся автобусов, чинить которые было сложно, а для заправки которых отсутствовало горючее в достаточном объёме. Ежечасно автобусу отводилось 2000 человек, что кратно превышало объём перевозок в 1937-1938 году.

В июне 1941 года в городе наблюдался недостаток автобусов. Из-за этого автобаза переоборудовала имеющиеся грузовики под пассажирское назначение, установив в них пассажирские сидения. Эта мера для увеличения автобусного парка использовалась в городе не в первый раз: так, например, на собрании горсовета 16 марта 1933 года также было принято решение об увеличении парка путём модернизации старых грузовых машин в автобусы. Горожане активно пользовались данным видом транспорта, но были не вполне довольны – например, С.Г. Осоков отмечал, что после поездки на таком виде транспорта «выйдешь оттуда и покачиваешься, как пьяный, ехать неудобно»⁴⁹. В заметке упоминается о необходимости переделать пассажирские помещения грузовиков. Однако грузовики не только не были улучшены.

⁴⁴ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 97-99.

⁴⁵ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 97-99.

⁴⁶ Термин «выпуск» обозначает количество автотранспортных средств, вышедших в рейс в течение дня.

⁴⁷ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 97-99.

⁴⁸ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 104.

⁴⁹ Об автобусах // Красное Знамя. 1941. 22 июня. (№98). С. 4.

1.3. Период Великой Отечественной войны и послевоенное восстановление движения (1941-1950).

Во время Великой Отечественной войны транспортное сообщение в городе практически прекратилось. Этот вывод связан сразу с несколькими причинами.

Во-первых, автобаза неоднократно публиковала в газете вакансии о приёме на работу. Должности в них фигурировали разнообразные. Вот полный список необходимых должностей за два года, с 1941 по 1943: токарь по металлу, автослесарь, тракторист, электросварщик, жестянщик, шофёр, грузчик, кочегар, плотник, каменщик, бухгалтер материальной группы, рабочий⁵⁰. Столь подробный список приводится для того, чтобы подчеркнуть важный факт: отсутствие вакансии кондуктора. Таким образом, можно сделать вывод о том, что регулярного пассажирского сообщения не было, так как в данный временной период бескондукторное обслуживание ещё не практиковалось.

Во-вторых, нельзя сказать, что кондукторы были в достатке – по материалам газет обнаруживается, что имеющиеся кондуктора уходили на фронт добровольцами. Известны как минимум два факта ухода кондукторов на фронт. Так, например, А.И. Логинова сменила профессию кондуктора на профессию фронтового шофёра⁵¹. Помимо А.И. Логиновой из числа женщин, являвшихся сотрудниками автобазы, также уходила на фронт добровольцем диспетчер Е. Решетникова, кондуктор Петрова, статистик конторы автобазы Михайлова, счётный работник Аплина⁵². Важно понимать, что количество автобусов до войны было невелико и редко превышало 10 единиц, так что уход как минимум двух кондукторов – это уже существенный повод объявить набор новых. Однако, как уже было сказано выше, этот набор не был объявлен.

В-третьих, наблюдается практически полное отсутствие заметок об автобусном сообщении в наиболее популярной газете «Красное знамя». Во второй половине 1920-х и в 1930-х годах городские газеты, в том числе и «Красное Знамя», пестрили заметками про автобусы – данная тема всегда привлекала внимание горожан. Изменения маршрутов, забытые вещи, жалобы на холодные и ломающиеся автобусы, проблемы карманных краж и безбилетников – редкая неделя была без заметки про общественный транспорт. Несомненно, в период Великой Отечественной войны городские проблемы ушли на

⁵⁰ Требуются // Красное Знамя. 1941. 2 сентября. (№ 160). С. 2.

Требуются // Красное Знамя. 1941. 13 ноября. (№ 191). С. 2.

Требуются // Красное Знамя. 1942. 14 октября. (№ 114). С. 2.

Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 7 февраля. (№30). С. 2.

Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 9 февраля. (№31). С. 2.

Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 10 февраля. (№32). С. 2.

Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 13 февраля. (№35). С. 2.

⁵¹ Будущие шофёры // Красное Знамя. 1941. 10 июля. (№114). С. 2.

⁵² Новый отряд шофёров // Красное Знамя. 1941. 16 сентября. (№166). С. 2.

второй план по сравнению с фронтовой информацией и публиковались на второй странице. Но, тем не менее, коммунально-бытовые вопросы из повестки газеты не ушли, в отличие от темы общественного транспорта.

В-четвёртых, в мае 1942 года прошёл пленум Томского горкома ВКП(б), посвящённый неудовлетворительному состоянию городского хозяйства и благоустройства Томска. В постановлении, опубликованном по итогу пленума, отдельным пунктом под номером 6 упоминается и городской транспорт. Его состояние называется «исключительно неудовлетворительным». Заведующего автобазой обязывают «отремонтировать имеющийся автобусный парк и не позднее 15 мая выпустить на линию 3 автобуса, а начиная с 15 июня – 5 автобусов ежедневно». Таким образом, получается, что состояние городского транспорта было настолько неудовлетворительным, что всего лишь три автобуса на линии – это уже значительное изменение к лучшему. Причиной отсутствия автобусного сообщения являлись поломки автобусов и невозможность их отремонтировать вследствие отсутствия запасных частей, так как следующим пунктом директоров томских заводов обязывают изготовить запасные части к автобусам. Кроме того, в этом же постановлении подано прошение к новосибирскому облисполкому о строительстве в Томске трамвая⁵³.

К сожалению, данное постановление не было выполнено. В материалах «Красного Знамени» не было ни одной заметки о восстановлении автобусного движения, хотя такое мероприятие, разумеется, не могло пройти незамеченным. Кроме того, не получилось и с трамваем – как известно, трамвай в Томске будет построен лишь в 1949 году.

Соответственно, учитывая четыре аргумента, представленных выше, можно сделать вывод – автобусного движения в городе во время Великой Отечественной войны не было совсем. Оно будет возобновлено лишь во второй половине 1940-х годов.

Послевоенное восстановление предприятия шло непросто. Автобусное движение налаживалось уже известным городскому предприятию образом – с использованием переоборудования грузовых машин в пассажирские: для этого обшивался фанерой кузов, монтировалась лестница, внутри кузова устанавливались скамейки⁵⁴. Внутриобластное маршрутное движение наладилось лишь в начале 1950-х: первыми населёнными пунктами, связанными с областным центром, стали города Асино и Колпашево⁵⁵.

⁵³ О мероприятиях по улучшению городского хозяйства и благоустройства города Томска // Красное Знамя. 1942. 14 мая. (№49). С. 2.

⁵⁴ Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

⁵⁵ Зиновьев В.П. Томская область. Исторический очерк. Томск: Издательство ТГУ, 1994.

1.4. Период регулярной работы автобусной системы в советский период (1950-1991).

В 1950-е годы начинает наблюдаться перевес пассажиропотока в сторону электротранспорта. Так, например, в середине 1950-х трамвай перевозил 18,5 миллионов человек в год, а автобус – 16 миллионов⁵⁶. Ситуация начинает меняться в 1960-х: в начале десятилетия на автобусную сеть приходилось уже до 60% перевезённых пассажиров⁵⁷. К середине 1960-х годов пассажиропоток вырос ещё значительно: за 1966 год автобусами было перевезено уже 47,8 миллионов человек⁵⁸. Таким образом, в 1960-х годах автобус вновь закрепился в качестве лидера в пассажирских перевозках Томска. Именно автобусным транспортом стал выполняться основной объём пассажирских перевозок. Подобная картина наблюдается и в соседних регионах, в частности в городах Новосибирской и Омской области – в 1950 году автобусным транспортом воспользовались 14 млн человек, а всего через 8 лет, в 1958 году – уже 95 млн. Разумеется, такой рост пассажиропотока не мог произойти без увеличения количества подвижного состава. Динамика тут так же была значительна: в Новосибирске в 1953 году в парке было 85 автобусов, а в 1961 году – уже 370⁵⁹.

Говоря о данных пассажиропотока, следует дать характеристику численности населения. В период середины 1960-х годов в Томске проживало 302 тысячи горожан. В сравнении с другими сибирскими городами можно отметить, что Томск был меньше Омска (721 тыс.), Новосибирска (1029 тыс.), но больше Тюмени (213 тыс.).

Автобусные системы Сибири, и Томск не исключение, отличается от схожих в центральной России меньшей надёжностью и удобством пользования. На линию в среднем выходило не более 60% имеющихся в автопарках средств из-за поломок. Население использовало общественный транспорт не так часто, как в Центральной России – даже вместе с троллейбусами и трамваями в 1962 году на одного жителя в Омске, Красноярске и Новосибирске приходилось лишь 87% поездок от количества поездок среднестатистического пассажира в Горьком, Куйбышеве, Воронеже. Жителям Сибири приходилось затрачивать на 35-40% времени больше на дорогу, чем жителям центра

⁵⁶ Колыхалов В.А., Федотов С. Любимый город. Томск. Новосибирск: Западно-Сибирское книжное издательство, 1979.

⁵⁷ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.

⁵⁸ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

⁵⁹ Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

страны⁶⁰. Это связано и с вышеназванной проблемой низкого выпуска, и с большими интервалами, и с не самой продуманной маршрутной сетью.

В первую половину 1958 года в автобусном парке на балансе стояло 130 автобусов, при этом из-за частых и серьёзных поломок дневной выпуск составлял около 40 транспортных средств. По воспоминаниям сотрудника руководящего состава Томского областного транспортного управления В. Верещака, «почти сотня автобусов стоит раскулаченными, сняты колёса, вынуты двигатели, отсутствуют стёкла»⁶¹. Процветало так называемое «донорство» – использование бывших в употреблении запчастей, снимаемых с других автобусов. Подтверждает это и В. Верещак: «стоило автобусу встать в ожидании запасной части, как водитель тут же увольнялся, машина делалась ничейной и постепенно разбиралась»⁶². Меры, предпринимаемые работниками областного треста – от выговоров до составлений мероприятий по повышению плановых показателей – не приводили к изменениям.

Тем не менее, именно в период с 1959 по первую половину 1960-х годов автобус упрочил своё положение в качестве городского транспорта, так как его работа стала более стабильной и налаженной. Данный период можно характеризовать рассветом автобусного движения, этот вид транспорта стал незаменимым связующим компонентом для городских районов, количество которых возрастало стремительными темпами вследствие градостроительной политики. Этот факт можно доказать на цифрах ключевых показателей: в 1959-1960 годах объёмы перевозок вырастают на 80% по сравнению с первой половиной 1950-х годов, производительность труда в единственном автобусном парке города вырастает на 20%, государственный план по перевозкам перевыполняется более чем на 10%. Эти показатели, в первую очередь, были достигнуты за счёт грамотных управленческих решений руководящего состава, как автопарка, так и областного транспортного управления. Данный вывод сделан на основании того факта, что больших изменений с материально-технической базой – ни в ремонтно-производственной зоне, ни в обновлении автопарка, предпринято не было, а значит, дело именно в управленческих новшествах. В этот период в руководство автопарка пришли новые люди, например, начальник пассажирского автохозяйства П.П. Арефьев. Одна из новых и действенных мер, предпринятых П.П. Арефьевым, заключалась в выплате водителю, пришедшему работать в автопарк, повышенной на 40% зарплаты, если водитель перед этим восстановит себе

⁶⁰ Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

⁶¹ Верещак, В. Трудные километры // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 63-85.

⁶² Верещак, В. Трудные километры // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 63-85.

автобус из запасника автобусов, брошенных из-за технических неисправностей⁶³. Сами запасные части поступили на предприятие после жалобы руководителя в Москву – в министерство автомобильного транспорта РСФСР.

В 1966 году был произведён ежегодный аудит предприятия, его результаты были зафиксированы в приказе №19 по Томскому управлению автомобильного транспорта, подписал приказ начальник управления В. Верещак. Результаты данного аудита, по мнению автора ВКР, стоит считать двоякими. Для того, чтобы наглядно проанализировать данный тезис, необходимо сначала проанализировать негативные аспекты работы автобусного парка в 1966 году.

В первую очередь, в автопарке существовала уже обозначенная выше проблема низкого коэффициента использования подвижного состава. По плану, принятому в Управлении автомобильного транспорта, он должен был составлять 0,66 – иными словами, 66% автобусов, стоящих на балансе, должны были находиться в исправном состоянии и эксплуатироваться. Однако даже такой небольшой показатель не был выполнен, и коэффициент составлял 0,56. Причиной этого являлась плохая организация ремонта. В приказе перечисляются конкретные проблемы: «ТО-1⁶⁴ не производилось, ТО-2⁶⁵ производилось от случая к случаю», «автобусы с небольшими неисправностями простаивают 1 и более смен»⁶⁶. При этом проблема была не в загруженности ремонтной зоны – в приказе отдельно отмечается факт о том, что «ремонтные цеха имеют неполную нагрузку»⁶⁷. Основная проблема заключалась в низком уровне рационализации на производстве: «отсутствует внедрение агрегатно-участкового метода ремонта», «не решались вопросы изобретательства»⁶⁸. В результате из-за низкой культуры технического обслуживания графики регулярно срывались, и около 15 автобусов ежедневно сходили с линии по техническому состоянию. Жалобы по этому поводу часто публиковались в периодической печати и поступали на предприятие, однако в автопарке отмечался «бюрократический подход к жалобам и заявлениям»⁶⁹. Также отдельно в приказе

⁶³ Верещак, В. Трудные километры // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 63-85.

⁶⁴ Техническое обслуживание первой степени, включающее в себя минимальный перечень работ, преимущественно замену технических жидкостей и фильтров.

⁶⁵ Техническое обслуживание второй степени, включающее в себя все элементы технического обслуживания первой степени, а также комплексный осмотр всех элементов тормозной системы, и ходовой части автобуса.

⁶⁶ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

⁶⁷ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

⁶⁸ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

⁶⁹ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

отмечается низкий уровень культуры обслуживания пассажиров диспетчерами, водителями и кондукторами⁷⁰. Отмечалась также высокая текучка кадров: за год было принято 477 работников, при этом уволено 479. Работа Автобусного парка №1 в приказе признана неудовлетворительной.

При этом стоит рассмотреть и обратную сторону ситуации, из-за чего, по мнению автора ВКР, нельзя охарактеризовать состояние пассажирских перевозок в Томске на вторую половину 1960-х годов исключительно по выводам главы Томского автотранспортного управления В. Верещака, зафиксированным в данном приказе. Во-первых, даже несмотря на все проблемы, обозначенные выше, основной показатель деятельности автопарка в советское время – план по пассажирокилометрам – был выполнен на 97%, за год было перевезено 47,8 миллионов пассажиров. Во-вторых, на предприятии существовало 268 автобусов⁷¹ – для одного парка это колоссальная цифра, особенно по временам 1960-х годов. Даже если учесть, что эксплуатировалось всего лишь 56% автобусов, то цифра в 150 автобусов, эксплуатирующихся ежедневно, всё ещё значительно выше, чем 5-10 лет назад. Кроме того, если также учесть увеличение количества трамваев в городе к 1966 году, то можно сделать вывод о достаточно большом количестве подвижного состава на небольшой по тем временам Томск.

Таким образом, разгромный аудит 1966 года, безусловно, имеет свои основания – культура обслуживания как транспортных средств, так и пассажиров была действительно на низком уровне. При этом обязательно нужно отметить факт того, что даже с учётом данных проблем транспортное обслуживание населения в 1960-е проводилось гораздо качественнее, нежели ранее, в 1950-е годы. На контрасте с недавним прошлым состояние пассажирских перевозок не выглядит разгромным для пассажира – что, при этом, может противоречить разгромному состоянию дел для эксплуатационной организации.

В этот период автобусы выполняли функцию по перевозке пассажиров не только на регулярных маршрутах. Интересной особенностью советского времени является тот факт, что именно рейсовые, а не служебные автобусы использовались для «непрофильных» целей – например, для доставки сотрудников предприятий в районы области на обязательные сельскохозяйственные работы⁷². Также в структуре подвижного состава

⁷⁰ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

⁷¹ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

⁷² Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 320.

автопарков существовали автобусы, предназначенные для перевозки детей дошкольного⁷³ и школьного⁷⁴ возрастов.

В 1970-х случилось сразу два важных события для автобусной системы города. Во-первых, в 1973 году торжественно был открыт мост через Томь, что позволило организовывать перевозки на левобережье с меньшими издержками⁷⁵. Во-вторых, в сентябре 1976 года в городе появилось первое маршрутное такси. Оно следовало от железнодорожной станции «Томск-1» до дворца культуры «Авангард»⁷⁶.

В позднесоветский период, а именно во вторую половину 1980-х, система томского автобуса переживала свои лучшие времена. На территории города функционировало сразу три автобусных парка, в каждом из которых находилось около сотни автобусов большого класса, существовало 20 городских маршрутов, плановые показатели по выпуску стабильно выполнялись. Однако, несмотря на качественные показатели, многие жители считали транспортное обслуживание города неудовлетворительным. Сотрудник сферы пассажирских перевозок А. Данилов так вспоминает работу во второй половине 1980-х: «Из 20 маршрутов с регулярным интервалом до 10 минут ходили не более 7, и даже на них нам регулярно писали жалобы из-за заполненных автобусов. На остальные нам писали жалобы из-за больших интервалов. Жалобы были каждый день, нас буквально ими забрасывали»⁷⁷. Причина такого несоответствия высоких статистических показателей качественной составляющей системы (количество автобусов и подвижного состава в них) реальному комфорту пассажирских перевозок связана с несколькими причинами: во-первых, это темпы роста города – более чем на 100 тысяч населения с 1970 по 1990 год⁷⁸ – за которыми власти не успевали улучшать автобусную систему. Так, например, по мнению А. Данилова, «второй парк был построен поздно, а после постройки довольно долго наполнялся автобусами»⁷⁹. Учитывая, что Автоколонна №1977 обслуживала лишь 4 городских маршрута, её доля в транспортном обслуживании города была невелика, и этот парк был ориентирован на пригород. Таким образом, если не учитывать 4 маршрута «автоколонны», то можно считать, что до второй половины 1980-х в городе существовал лишь один автобусный парк на улице Трифонова. Во-вторых, это существующие пределы в имеющихся автопарках. Так, например, территория ПАТП №1 на улице Трифонова была

⁷³ ГАТО. Ф.Р. 1317 (Коллекция документов по истории Томской области). Оп. 3. Д. 1641. Л. 1.

⁷⁴ ГАТО. Ф.Р. 1317 (Коллекция документов по истории Томской области). Оп. 3. Д. 1321. Л. 1.

⁷⁵ День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 274.

⁷⁶ День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 278.

⁷⁷ Личный архив автора.

⁷⁸ Российский статистический ежегодник. М.: Госкомстат России, 2002.

⁷⁹ Личный архив автора.

довольно мала и не могла вместить большое количество автобусов, а производственные мощности не могли обеспечить своевременный ремонт. «Автобусы были, но их было некуда ставить, негде было своевременно проводить текущие ремонты. Каждый день некоторая часть машин ночевала за воротами парка, прямо на улице» – вспоминает А. Данилов⁸⁰. Предельные мощности были загружены и в Автоколонне №1977, поэтому, учитывая большое количество требующихся автобусов на пригородные линии, много городских маршрутов автоколонна обслуживать не могла. Наконец, третья причина – это малое количество автобусов особо большого класса, так называемых «гармошек». А. Данилов сообщал, что, приезжая с рабочими командировками в другие города Сибири, например, в Красноярск, он был удивлён большому количеству сочленённых «Икарусов» там. «А у нас их практически не было – небольшое количество «Икарусов» 180-й модели, чуть большее – 280-й. Не было у нас таких автобусов потому, что их было просто негде ставить – в парках места не было даже под обычные автобусы»⁸¹. В дополнение необходимо отметить, что проблема с сочленёнными автобусами также существовала из-за того, что их серийное производство в странах РСФСР налажено не было, и «гармошки» приходилось закупать в странах СЭВ – например, в Венгрии, что, разумеется, накладывало определённые ограничения на количество такой техники в городах РСФСР. «В итоге получается, что пассажиры буквально втискивались во всё, что только приезжало на остановку – не важно, трамвай это был, автобус или троллейбус. Я сам ездил на работу на общественном транспорте и сам прекрасно помню, что на своей остановке по улице Пушкина я мог сесть в транспорт в час-пик далеко не с первого раза» – так резюмирует А. Данилов сложившуюся к концу 1980-х ситуацию⁸².

1.5. Российский период (1991-2004).

Появление индивидуального предпринимательства в 1990-х годах затронуло и сферу пассажирских перевозок⁸³. В частности, в 1995 году в Томске насчитывалось 263 индивидуальных автобуса, а в 1999 году – уже 1703 единицы. Так же стоит отметить, то количество личных автобусов в областном центре кратно превосходило количество оных в других городах и районах области – ближайший показатель был у города Стрежевого (187 автобусов)⁸⁴. При этом важное замечание в том, что далеко не все из приведенных

⁸⁰ Личный архив автора.

⁸¹ Личный архив автора.

⁸² Личный архив автора.

⁸³ Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

⁸⁴ Транспорт и связь Томской области (1985, 1990, 1995-1999 гг.): Статистический сборник / Под ред. Касинского С.В. Томск: Томский областной комитет госстатистики, 2000.

выше автобусов использовались на пассажирских перевозках в целом и городских в частности. В подтверждение этого факта В.М. Власова и Л.А. Гребнева отмечают, что «в 2001 году в Томске насчитывалось 17 городских маршрутов, которые обслуживались 288 автобусами. Протяжённость пассажирских маршрутов увеличилась с 1995 по 2001 год с 265 до 416 километров, число перевезённых пассажиров – с 85,9 до 106,4 тысяч человек»⁸⁵.

Что касается цифр пассажиропотока, в 1990-е автобус окончательно стал безоговорочным лидером по данному показателю. В сравнении с городским электротранспортом автобус как вид транспорта значительно выигрывал: в 1990 году трамвай перевозил 15% пассажиров, троллейбус – 13%, автобус – 72%. В конце 1990-х показатель значительно сократился, однако по-прежнему оставался выше аналогичного у троллейбуса или трамвая – в 1996 году автобус перевёз 45,5% пассажиров (в то же время у трамвая – 21%, троллейбус – 33,5%), в 1997 году – 47,5% (трамвай – 20%, троллейбус – 32,5%)⁸⁶.

Одной из главных причин, по которой удалось увеличить показатели пассажиропотока по сравнению с другими видами транспорта, является необходимость прокладывания инфраструктуры – для троллейбуса необходима контактная сеть, для трамвая нужны ещё и пути. Автобусу же достаточно дороги. При этом в новых микрорайонах города трамвая и вовсе не было, его строительство закончилось в 1966 году постройкой последней, шестой очереди⁸⁷. Напротив, автобусные маршруты развивались, появлялись новые, продлялись старые. В результате в некоторых из строящихся микрорайонов присутствовали автобус и троллейбус (Кашпак, Иркутский тракт), в некоторых господствовал автобус – Солнечный, улица Ивановского. Все эти процессы не могли не оказать влияния на цифры пассажиропотока.

Ещё одной причиной роста пассажиропотока в автобусном транспорте являлось строительство третьего по счёту автобусного парка в городе, ПАТП №2, которое было расположено на проспекте Мира. Уже существующее ПАТП №1 практически всё время своего существования было укомплектовано автобусами настолько, насколько позволяла территория автопарка, но этого числа автобусов городу всё равно не хватало. После появления ПАТП №2 и укомплектования его автобусами в транспортном обслуживании населения произошли заметные качественные изменения в сторону улучшения. Данный факт можно проиллюстрировать на примере годового статистического отчёта организаций

⁸⁵ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С 4-5.

⁸⁶ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 306.

⁸⁷ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 326.

области о выполнении показателей пассажирских перевозок за 1993 год. В этом году в ПАТП №1 находилось в исправном состоянии, пригодном к эксплуатации, 130 автобусов, которые за год перевезли 36 миллионов 303 тысячи человек⁸⁸. ПАТП №2 за аналогичный период имело 177 работоспособных автобусов, которые перевезли 30 миллионов 110 тысяч человек⁸⁹. Таким образом, построив абсолютно новый автопарк и наполнив его за несколько лет новым подвижным составом, городу удалось удвоить наиболее значимые для пассажирских перевозок показатели.

1990-е годы так же изменили и схему транспортного обслуживания города. Автобусные предприятия получили больше самостоятельности в экономическом и юридическом плане, теперь они заключали договоры с заказчиком – мэрией города – на оказание транспортных услуг⁹⁰. Изменялась политическая конъюнктура, вместе с ней изменялась форма хозяйствования по всей стране – и транспортным предприятиям необходимо было идти в ногу со временем. При этом в данном временном периоде транспортные предприятия выглядели двояко. С одной стороны, они должны были самостоятельно вести хозяйственную, финансовую и прочую деятельность. С другой стороны, они оставались социальными предприятиями, перевозили льготные категории граждан без достаточных компенсаций. По моему мнению, эта социальная обременённость без необходимых денежных вливаний со стороны города и стала началом конца предприятий. Историк, краевед Я.А. Яковлев ссылается на городскую газету, в которой неизвестный журналист метко назвал автобусы в сложившейся ситуации «передвижными островками социализма в бурном океане рынка».

Вследствие недостатка финансирования транспортных предприятий наблюдались сбои в транспортном обслуживании. В частности, В.В. Жуйков, заместитель начальника «Автоколонны-1977», в 1994 году в интервью корреспонденту телекомпании «ТВ-2» заявлял: из-за отсутствия компенсаций за перевозку льготных пассажиров у предприятия не было средств на такие первостепенные нужды, как приобретение запасных частей, топлива, выплату заработной платы рабочим⁹¹. Из-за этого автобусы несколько дней не выходили на линию.

1990-е годы так же характеризуются повышением автомобилизации населения – и, соответственно, снижением пассажирооборота в общественном транспорте. Автобусный

⁸⁸ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 11.

⁸⁹ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 16.

⁹⁰ Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999. С. 313.

⁹¹ Агентство новостей ТВ2 [Электронный ресурс] URL: https://youtu.be/hySafDz_a8E (дата обращения: 17.10.2019).

транспорт не стал исключением. Если в 1985 году в Томске насчитывалось лишь 50 автомобилей на 1000 человек населения, то на рубеже 1990-х годов – в 1995 году – количество автомобилей выросло до 116 на 1000 человек, а к 1998 году составило уже 140 автомобилей на 1000 человек⁹².

Сравнительные данные структуры пассажирских перевозок (на территории всей области) в период начала 2000-х годов приведены в нижеследующей таблице №1⁹³:

Таблица № 1 – Сравнительные данные структуры пассажирских перевозок на территории всей области

Вид транспорта	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год
Автобусный транспорт	49,2%	46,5%	45,4%	48,1%	49,8%
Трамвайный транспорт	23,4%	23,6%	25,3%	25,0%	24,6%
Троллейбусный транспорт	26,4%	29,2%	28,6%	26,2%	24,9%
Прочие виды транспорта (воздушный, водный, железнодорожный)	1%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%

Здесь следует пояснить, что, несмотря на плачевное состояние муниципальных автобусных парков города в начале 2000-х годов, процентное соотношение автобуса в структуре перевозок практически не изменилось. Это произошло в связи с ростом влияния частных перевозчиков (см. выше). Так же значительно выделяются воздушный, водный и железнодорожный транспорт – практически полным отсутствием значимости в структуре пассажирских перевозок области.

Самое тяжёлое положение у муниципального транспорта, впрочем, пришлось не на первую половину 1990-х, а на вторую половину 1990-х – начало 2000-х годов. Причин несколько: это и убыточность перевозок (подробнее см. главу №2), и устаревание парка – последние массовые закупки подвижного состава большого класса пришлось на начало 1990-х, и этим самым новым автобусам было уже около 10 лет, а основная часть автобусов была ещё старше. Тем не менее, об обновлении речи идти не могло – средств не

⁹² Транспорт и связь Томской области (1985, 1990, 1995-1999 гг.): Статистический сборник / Под ред. Касинского С.В. Томск: Томский областной комитет госстатистики, 2000.

⁹³ Транспорт и связь Томской области (1985, 1990, 1995-1999 гг.): Статистический сборник / Под ред. Касинского С.В. Томск: Томский областной комитет госстатистики, 2000.

хватало даже на ГСМ, фонд заработной платы и текущий ремонт. В результате указанных выше причин падала и регулярность оказания транспортных услуг, что свидетельствуют неоднократные жалобы как жителей, так и коллективов автотранспортных предприятий в местную периодическую печать⁹⁴. В частности, в газету «Томский вестник» писали открытое письмо сотрудники муниципального ПАТП №1.

Таким образом, по результатам исследования общих тенденций развития томского автобуса были получены выводы, изложенные ниже в заключении данной главы. Приводя выводы, следует ещё раз обратить внимание на тот факт, что история томского автобуса подлежит достаточно логичному делению на несколько периодов в рамках одного процесса функционирования автобусных перевозок.

Наиболее характерной чертой первого периода с 1909 по 1926 год является иное, отличное от современного понимание назначения автобусной сети в городе. Назначение моторного транспорта было, в первую очередь, новаторским и инновационным. Основной функцией автобуса в обозначенный период было удивлять граждан, а не оказывать регулярные услуги по перевозке. Именно с этим связан низкий уровень качественных составляющих пассажирских перевозок: так, например, из-за неразвитых технологий ремонта в сибирской глубинке и отсутствия достаточных средств в городе не находилось на линии одновременно больше пяти автобусов. Такое небольшое количество транспортных средств, особенно по сравнению с количеством гужевых повозок, не могло обеспечить бесперебойного и регулярного сообщения разных районов города. Иными словами, моторная техника, особенно направленная на перевозку одновременно большого количества пассажиров, воспринималась как аттракцион, в первую очередь горожанами. С одной стороны, это также усугублялось нежеланием городской власти финансово вкладываться в автобусный транспорт до 1923 года. Однако, с другой стороны, не сильно изменилась ситуация и после 1923 года, когда начались первые организационные процессы установления автобусного сообщения со стороны органов власти, а не частного капитала: пассажирские перевозки по-прежнему были нерегулярными, оказывались небольшим количеством автобусов и нарушали расписание – и в результате были признаны не нужными городу. В результате написанного выше пассажир в этот период не мог полагаться на автобус как на надёжное средство передвижения.

Следующий период с 1928 года следует охарактеризовать двумя противоположными процессами. С одной стороны, возрастает государственная регуляция урбанистических процессов со стороны городской власти, причём автобусное движение явно лоббировалось органами местного самоуправления. Так, например, для автобусов

⁹⁴ Чернозубенко С. Два рубля не панацея... // Томский вестник. 1999. 13 октября. (№165).

строились дороги, вводились свои собственные правила пассажироперевозок, за исполнением которых осуществлялся надзор, наконец, изменялись маршруты конных извозчиков для стимулирования пользования услугами моторного транспорта. С другой стороны, крайне медленно улучшались качественные показатели перевозок: дневной выпуск практически не увеличивался, не хватало расходных материалов – запасных частей и ГСМ. Вследствие этого отсутствовал и рост пассажиропотока. Немаловажной причиной отсутствия роста стало также и практически полное отсутствие денежных вливаний в автобусный парк во вторую половину 1930-х годов. Таким образом, автор делает справедливый вывод о том, что, несмотря на попытки городской власти провести верные организационные преобразования, автобусный парк не смог выйти из положения «аттракциона».

Именно в таком неудовлетворительном состоянии автобусная система города оказывается на пороге следующего периода, с 1941 по 1950 год. Широко известен факт, что во время военных действий наибольшее внимание уделялось снабжению фронта. В то время как состояние городской среды в целом и городов, расположенных в тылу, в частности, отходило на второй план. Сочетание боевых действий в стране, тотального недостатка финансирования и упадка сферы автобусных перевозок и до войны привело к тому, что об автобусном сообщении в Томске пришлось забыть не только до окончания боевых действий, но и до послевоенного экономического восстановления страны во второй половине 1940-х годов. Тем не менее, экономический спад достаточно быстро сменился экономическим восстановлением. Для системы городского транспорта и вовсе в больших масштабах: после войны в Томске появляется трамвай. С учётом ставки на электротранспорт автобус начинает проигрывать.

В следующий же период автобусное сообщение не просто начинает восстанавливаться на довоенный уровень, а качественно превосходит своё состояние в любой из предыдущих периодов. Именно в 1950-е годы автобусное движение в городе становится действительно регулярным, с небывалым ранее количеством подвижного состава и маршрутов с адекватными интервалами. В 1960-е годы по численности перевезённых пассажиров автобус и вовсе начинает обгонять как трамвай, так и появившийся троллейбус. Транспортная система перестаёт быть аттракционом и входит в повседневную жизнь горожан. Однако, в этот же период появляется и новая проблема: вместе с развитием транспорта начинает развиваться и сам город, он увеличивается в размерах, строятся новые районы. В это время начинает быть более заметной ситуация, при которой число автобусов и маршрутов уже догоняет городское развитие, но ещё не может опередить его. На некоторое время помогает строительство второго автобусного

парка на Иркутском тракте, произошедшее в 1967 году – оно позволило вывести все пригородные линии в отдельное предприятие, сконцентрировав городское сообщение в первом автопарке. Однако во второй половине 1970-х ситуация несоразмерности темпов городского строительства и улучшения инфраструктуры, а именно – количество автобусных парков и автобусов – становится снова очевидна. Интересно проследить и изменения запросов горожан: если ранее пять автобусов в городе были праздником, то в 1970-е превышение установленного интервала на несколько минут уже было поводом для обоснованной жалобы. Свой негативный вклад также вносили постоянные проблемы с ГСМ, запасными частями, текучкой кадров, невысокой культурой обслуживания транспортных средств. Коренной перелом в пассажирских перевозках Томска случился во второй половине 1980-х, когда с нуля был построен крупный автобусный парк «ПАТП №2», а также продолжилась закупка автобусов особо большой вместимости. В этот период сразу три автобусных парка города были укомплектованы подвижным составом практически полностью, что позволило увеличить количество маршрутов, уменьшить интервалы и перевезти новых пассажиров. Запас прочности системы, заложенный во второй половине 1980-х, вместе с продолжением закупки нового подвижного состава (хоть и в меньшем количестве, чем ранее) позволили продлить благоприятную ситуацию и на первую половину 1990-х годов.

Однако, в заключительном постсоветском периоде работы томского автобуса, а именно примерно с 1995 года, количество отставленных и списанных автобусов начало доминировать над количеством приобретённых новых единиц подвижного состава, в результате чего начались сбои в работе автобусной системы в виде закрытия ряда маршрутов, срывов рейсов и увеличения интервалов. В результате, сочетание экономических и управленческих проблем не позволило выжить муниципальному транспорту в XXI веке. Подробнее об этом – в главе №2.

Таким образом, рассмотрев общие тенденции развития томского муниципального автобуса на всём периоде его существования, следует перейти к рассмотрению более частных аспектов.

Глава 2. Развитие составных элементов автобусной системы Томска

2.1. Эволюция маршрутной сети и графика движения

Крайне важным для любой транспортной системы является грамотно организованная маршрутная сеть. В данной главе каждый маршрут будет рассмотрен особенно подробно. Используя источники, приведён перечень маршрутов, сведения по их изменению или закрытию, расписание; прослежена хронология.

Самый первый городской автобусный маршрут, устроенный П.Д. Вержиковским, начинался у одного из главных мест генерации пассажиропотока горожан – станции Томск-1. Далее автобус следовал по Всеволодо-Евграфовской, Бульварной, Садовой и Почтамтской улицам (ныне проспект Кирова и проспект Ленина) до конечной остановки на набережной Ушайки⁹⁵. Остановочных павильонов по трассе следования было немного: помимо конечных это были остановки на перекрёстке улиц Бульварной и Садовой (ныне перекрёсток проспектов Кирова и Ленина) и у Ярлыковской площади (ныне окрестности площади Дзержинского). Помимо павильонов, автобус мог совершать остановки по требованию на любом перекрёстке⁹⁶.

Первый маршрут 1926 года был похож на маршрут 1909 года и являлся его продлённой версией. Его трасса следования: перекрёсток улиц Бульварной (ныне – проспект Кирова) и Красноармейской, далее Тимирязевский, Ленинский, Коммунистический проспекты (ныне всё проспект Ленина), вплоть до Хомяковского переулка (ныне переулок 1905 года), где располагалась конечная остановка. Данная версия – укороченная, в часы прихода и отхода поездов, а также для транспортировки железнодорожных рабочих, существовали продления маршрута: до вокзалов Томск-I и Томск-II. Первый рейс маршрута отправлялся в 07:30, последний рейс маршрута прибывал на конечную станцию в 20:00. Также существовал обеденный перерыв, в течение которого пассажирское сообщение отсутствовало: с 12:00 до 14:00⁹⁷.

В 1928 году было открыто два маршрута. Маршрут №1 был похож на маршрут 1926 года с элементами продления. Причина такой преемственности в необходимости оказывать услуги по перевозке пассажиров из центральной части города к железнодорожным вокзалам, которые находились на удалении от центра. Расписание маршрута было связано с прибытием и отбытием поездов.

⁹⁵ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г., 2009. С. 15-18.

⁹⁶ По ходатайству мещанина Павла Дементьевича Вержиковского о разрешении ему установить правильное, и безопасное сообщение по улицам города посредством автомобилей // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №17-21. С. 307-308.

⁹⁷ Общественный транспорт с двух попыток // Томский обзор [Электронный ресурс] URL: <https://obzor.city/projects/old-transport/> (дата обращения: 23.10.2018).

Трасса следования маршрута №1 начиналась от железнодорожного вокзала Томск-Г⁹⁸, далее через железнодорожный техникум, по Бульварной улице, Тимирязевскому, Ленинскому и Коммунистическому проспекту, затем по переулку Совпартшкольному и Большой Вокзальной улице до конечной остановки у вокзала Томск-П⁹⁹. Впервые автобус поехал по этому маршруту 18 мая 1928 года.

Примечательным является тот факт, что изначально асфальтированной дороги до вокзала Томск-Г не было¹⁰⁰. По этой причине первое время автобусы следовали укороченными рейсами и до вокзала не доезжали. Однако новые средства передвижения требовали новых дорог. Необходимость проложить автобусное сообщение до вокзала ускорила ремонт улично-дорожной сети на данном направлении и обеспечила железнодорожный вокзал качественным дорожным покрытием¹⁰¹.

Первый автобус выезжал в 7:00, последний – в 23:00. Наиболее важным для пассажиров было соблюдение графика в период с 7 до 9 утра и с 13 до 17 часов вечера¹⁰².

Интервал движения составлял 18 минут. Выпуск составил четыре автобуса¹⁰³, однако уже через несколько дней, 20 мая, был увеличен до семи автобусов¹⁰⁴. Данное количество периодически менялось – например, в понедельник, 21 мая того же года, выпуск составил уже 5 машин.

Расписание нередко нарушалось. В частности, читатель газеты «Красное знамя» Ларичев в своём письме в редакцию обращал внимание на нередкое для того времени нарушение со стороны водителей: несколько автобусов следуют друг за другом в одну сторону, в то время как в другую ни один из автобусов не следует¹⁰⁵. Для того, чтобы предотвратить такие неудобства, он предлагал установить точное расписание следования автобусов по каждому из остановочных пунктов.

Что касается второго маршрута, то он следовал от перекрёстка проспекта Фрунзе и Киевской улицы, затем по Коммунистическому проспекту (ныне проспект Ленина)¹⁰⁶ до

⁹⁸ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С 4-5.

⁹⁹ Сегодня открывается автобусное движение по маршруту № 1 // Красное Знамя. 1928. 18 мая. (№ 114).

¹⁰⁰ Комхоз задерживает открытие второй автобусной линии // Красное Знамя. 1928. 3 июня. (№128).

¹⁰¹ У коммунальщиков // Красное Знамя. 1928. 16 мая. (№112).

¹⁰² Автобусное движение необходимо поставить правильно с первых же дней // Красное Знамя. 1928. 4 мая. (№ 102).

¹⁰³ Сегодня открывается автобусное движение по маршруту № 1 // Красное Знамя. 1928. 18 мая. (№ 114).

¹⁰⁴ Автобусы // Красное Знамя. 1928. 20 мая. (№116).

¹⁰⁵ Пассажиры о томских автобусах // Красное Знамя. 1928. 7 июня. (№130).

¹⁰⁶ История названий Томских улиц / Старикова, Захарова, Иванцова, под ред. Стариковой Г.Н. Томск: Д-Принт, 2012. С. 320.

Дальне-Ключевской улицы¹⁰⁷. Данный маршрут, или, как говорилось в те времена, «линия», был открыт не сразу – по состоянию на начало июня 1928 года он ещё не был запущен¹⁰⁸. Причина заключалась в неисправности дорог.

На обоих маршрутах существовали как основные станции, так и остановки по требованию пассажиров. Так, например, маршрут №1 насчитывал 10 остановок, включая конечные.

В 1929 был открыт новый маршрут между Томском и Басандайкой¹⁰⁹. На тот период это был дачный посёлок (ныне – посёлок в составе Кировского района города Томска). Изначально движение было нерегулярным, но позже маршрут до Басандайки прочно закрепился в маршрутной сети города – в том числе и благодаря строительству в Басандайке дома отдыха и необходимости довозить туда горожан¹¹⁰. В 1960-х маршрут будет продлён от Басандайки до посёлка Аникино, а позже эти два населённых пункта будут объединены.

В 1936 году автобусы следовали по центральным артериям города – Набережной реки Ушайки и Базарному мосту. Данные улицы были торговыми, а, следовательно, заполнены народом и обеспечивали хороший пассажиропоток. В середине 1930-х годов существовало два маршрута: Томск-I – Карандашная фабрика и Томск-I – Томск-II¹¹¹.

Как уже было сказано выше, вторая половина 1930-х годов была тяжёлым временем для томского автобуса. Сказалось это и на количестве маршрутов – на 1939 год оставался всего 1 маршрут, выпуск – 8 машин, а зачастую и ещё меньше.

Для решения этой проблемы было решено провести комплексную реновацию автобусного движения. Стояли задачи не просто закупить новые автобусы и наладить их обслуживание, но и грамотно продумать схему движения, по которой предстояло передвигаться. Проект новой схемы городского транспорта Томска был разработан отделом планировки «Запсибпроекта» в 1938 году. По этому проекту предполагалось поделить функции автобусных и трамвайных маршрутов: если первые выполняли магистральную функцию и вывозили пассажиров из отдалённых районов в центр, то вторые перевозили пассажиров уже преимущественно по центру города. Таким образом, на автобусе было бы затруднительно перемещаться, например, по главному проспекту Ленина – маршруты были «рваные», с конечными станциями рядом с главным проспектом

¹⁰⁷ Льготные абонементы на автобусы // Красное Знамя. 1928. 12 мая. (№ 109).

¹⁰⁸ Комхоз задерживает открытие второй автобусной линии // Красное Знамя. 1928. 3 июня. (№128).

¹⁰⁹ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С 4-5.

¹¹⁰ О чём молчат цифры // Красное знамя. 1960. 3 августа. №181 (11155).

¹¹¹ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г. 2009. С. 15-18.

города. Главный автобусный узел должен был располагаться у речного вокзала, также большое значение было у конечной станции на площади Ленина. Данная система имеет¹¹² как свои плюсы – малое дублирование, так и свои минусы – необходимость пересадок. Так, например, добраться без пересадок от главного корпуса ТГУ до речного вокзала на автобусе было невозможно – только на трамвае.

Ниже приведён список маршрутов, предлагаемых «Запсибпроект»¹¹³. Поскольку многие улицы на момент проектирования не существовали и были предусмотрены лишь в перспективе, а соответственно не имели названий, то наименования улиц приведены на 2021 год.

№1. Спичечная фабрика – улица Мичурина – Рабочая улица – улица Пушкина – Октябрьский взвоз – Речной вокзал.

№2. Вокзал Томск-I – улица Елизаровых – Сибирская улица – Алтайская улица – переулок Батенькова – улица Розы Люксембург – Речной вокзал.

№3. Сосновый бор – проспект Мира – улица Интернационалистов (заезд до ПЖРЭТ и обратно до проспекта Мира) – Большая Подгорная улица – улица Розы Люксембург – Речной вокзал.

№4. Посёлок Басандайка – Коларовский тракт – Красноармейская улица – проспект Кирова – проспект Ленина – площадь Ленина.

Маршрут без номера. Восточная (троллейбусное депо) – проспект Фрунзе – Комсомольский проспект – улица Никитина – проспект Ленина – площадь Ленина.

Некоторые из идей проектировщиков были воплощены в жизнь в последующей маршрутной сети. Так, например, предлагаемый маршрут №1 практически полностью похож на маршрут №3 вариации 1965 года.

В целом, при создании любого маршрута необходимо было обратить внимание на факторы наполняемости. В 1960-1990-х годах таковыми являлись вокзалы (Томск-I, Томск-II, автовокзал), аэропорт, отдалённые микрорайоны (Томск-Северный, посёлок Аникино), многочисленные заводы (ГПЗ-5, приборный завод, спичечная фабрика, радиозавод, завод резиновой обуви и т.д.). Для нужд приборного завода даже существовал специальный троллейбусный маршрут №5, который связывал корпуса завода на улице Высоцкого с микрорайоном рабочих данного завода в районе ДК «Авангард». Длина

¹¹² Слово «имеет» использовано в настоящем времени, поскольку подобная система в современной урбанистике и сегодня считается наиболее экономически целесообразной и комфортной для пассажиров. Напротив, беспересадочная маршрутная сеть на сегодняшний день экономически невыгодна и провоцирует уменьшение класса подвижного состава, как следствие – уменьшение комфортности пассажироперевозок, увеличение дорожных заторов и проч.

¹¹³ Генеральная схема г. Томска. Схема внутригородского транспорта. Новосибирск: Отдел планировки «Запсибпроекта», 1938.

маршрута составляла всего 4 километра. У автобусов таких коротких маршрутов не было, все маршруты проезжали мимо сразу нескольких факторов наполняемости и обслуживали одновременно самые разные пассажиропотоки. Таким образом, автобусные маршруты Томска рассматриваемого периода характеризуются своей протяжённостью, подавляющее большинство пролегает практически через весь город.

В случае изменения центров притяжения граждан автобусные маршруты изменялись. В качестве примера можно привести трассу маршрута №1, которая претерпела изменения в части заезда на железнодорожный вокзал Томск-II – он был отменён вследствие падения значимости данного транспортного узла и переноса посадки на многие поезда на другой железнодорожный вокзал города, Томск-I. Так же данный маршрут потерял пассажиропоток вследствие переноса аэропорта из города, с территории нынешнего микрорайона Каштак, в село Богашёво. В результате вышеприведенных факторов, а также проблемы дублирования и отсутствия финансирования, маршрут был закрыт в середине 1990-х годов.

Проблема дублирования для маршрутной сети всегда стоит достаточно остро. С одной стороны, в рассматриваемый период интервалы на маршрутах были довольно высоки и даже в очень похожих маршрутах, следующих друг за другом, пассажиропоток был велик. С другой стороны, помимо городских маршрутов по томским улицам так же пролегали и пригородные, и междугородные в Северск. Проблема была решена введением полуэкспрессного режима на северских и пригородных линиях. Эти маршруты останавливались не на всех, а лишь на некоторых остановках, что обеспечивало сегрегацию пассажиров – как правило, на северском автобусе ездили преимущественно пассажиры в Северск и обратно, аналогично и с пригородными линиями. Так же данная мера позволила сократить время движения в пути. Впрочем, это вызывало и неудобства – нередко из-за долгого ожидания пассажирам приходилось ехать на любом маршруте, а в случае работы в режиме полуэкспресса проходить до необходимой остановки пешком, если автобус на ней не останавливался. В качестве примера дублирования можно снова рассмотреть маршрут №1: он дублировался автобусными маршрутами №18, 40 (северский маршрут), трамвайным маршрутом №2. В результате на данном маршруте в 1970-х годах снизилось количество выпускаемых машин.

Так же стоит отметить особенность маршрутов, следовавших в особо отдалённые районы – например, маршрут №6 до Томска-Северного, №15 до посёлка Аникино. Из-за высокой степени удалённости их конечных точек, большого ежедневного пробега и отсутствия достаточного количества подвижного состава данные маршруты намеренно укорачивались, следуя от наиболее близкой точки города – площадь Южная для маршрута

№15, 4-я поликлиника для маршрута №6. У таких маршрутов было сразу три преимущества: удавалось обеспечить связь удалённого района, приемлемые интервалы, а также затрачивалось небольшое количество ресурсов в виде расходов ГСМ и количества подвижного состава.

Следует отдельно остановиться на процессе изменения маршрутов. Основные изменения приходятся на наиболее динамический период в истории города, который он прожил вместе с муниципальным автобусом – это период с середины 1960-х по вторую половину 1970-х. Именно в указанное время в Томске происходило массовое строительство районов. Огромные пустыри были застроены микрорайонами практически с нуля. Напротив, минимальное отсутствие изменений в маршрутной сети с середины 1980-х по начало 2000-х годов свидетельствуют о стагнации в городской застройке. В этот период все нововведения были связаны зачастую с укорачиванием маршрутов для сокращения издержек, о чём было сказано выше.

В 1985 году открылось ПАТП-2. Именно с этой даты некоторые маршруты передавались для обслуживания этому предприятию. В основном это были маршруты, проходившие через микрорайон Каштак, так как данный автобусный парк располагался именно там, на проспекте Мира. Подробности передачи маршрутов отражены в таблице №2.

В 1990-е годы маршруты начинают обслуживаться помимо муниципальных перевозчиков ещё и многочисленными частными. Причин на это было немало – это и срывы рейсов, обусловленные недостаточностью финансирования муниципальных автобусных парков, и неудобные маршруты, и высокие интервалы, об этом подробнее указано в главе №1. В данной главе необходимо сделать акцент на особенностях совместной работы и изменениях маршрутной сети по вышеназванным причинам. Можно выделить пять типов работы частных перевозчиков вместе с государственными:

1. Совместная работа частного и муниципального перевозчика на маршруте по одинаковой трассе следования;

2. Совместная работа частного и муниципального перевозчика, при этом частный перевозчик незначительно изменяет трассу следования;

3. Муниципальный перевозчик работает самостоятельно по прежнему маршруту;

4. Частный перевозчик открывает собственный маршрут и работает самостоятельно.

5. Муниципалитет перестаёт обслуживать маршрут, после чего его возрождает частный перевозчик.

Кроме того, стоит отдельно отметить и факт отсутствия инициативы – как со стороны муниципалитета по отношению к маршрутам муниципальных перевозчиков, так и со стороны самих муниципальных перевозчиков – по изменению маршрутной сети. В новых реалиях 1990-х годов обоим вышеназванным субъектам перевозочной деятельности просто некогда этим заниматься, кроме того, не хватало и ресурсной базы. Исключением могут служить лишь небольшие укорачивания некоторых маршрутов.

К первому типу можно отнести следующие маршруты: №2, который как минимум с 1998 года дублировался частным маршрутным такси №5, путь следования которого совпадал на 100%; взаимнокольцевые маршруты №8 и №9, которые дублировались частными маршрутными такси с аналогичной нумерацией как минимум с 1998 года;

Ко второму типу можно отнести: маршрут №1, который достаточно сильно дублировался маршрутным такси №17 (трасса следования от Вокзала Томск-I через проспект Ленина, улицу Пушкина, Старо-Деповскую улицу до конечной остановки Сосновый бор) – оно существовало на 1998 год, но уже значительно изменило трассу своего движения и трансформировалось в совершенно иной маршрут к 2004 году; маршрут №12¹¹⁴, из-за крайне нестабильной работы на нём работали как муниципальные (вплоть до 2000-2004 годов), так и частные перевозчики. При этом частные перевозчики продлили схему маршрута: на север вместо Центрального рынка конечной была железнодорожная станция Товарная; маршрут №20 – помимо существовавшего муниципального, был и частный, от станции Товарной по проспекту Ленина, Иркутскому тракту, улице Суворова до конечной остановки ОКБ, он существовал как минимум с 1998 года; маршрут №23 – передан частному перевозчику в 1990-х годах, который изменил трассу следования путём продления маршрута от обеих прежних конечных станций.

Третий тип представляет собой наиболее популярные и «крепкие» маршруты: с одной стороны, они имели гарантированный пассажиропоток и несли хорошую выручку, так необходимую для автотранспортных предприятий в 1990-х годах, с другой стороны, пассажиропотока на них было недостаточно для заинтересованности в обслуживании у частного перевозчика. Таким образом, данные линии дольше всего продолжали обслуживаться муниципальным перевозчиком вплоть до ликвидации муниципальных пассажирских автопредприятий – до начала-середины 2000-х годов. Такими маршрутами являются: №3, №4, №5, №6, №7, №18.

Маршрутов четвёртого типа было немало, среди них можно выделить как те, которые использовали новую нумерацию – маршруты №23, 29, так и те, которые

¹¹⁴Автобусный маршрут №12. Товики [Электронный ресурс] URL: http://towiki.ru/view/Автобусный_маршрут_№_12 (дата обращения: 10.12.2019).

использовали свободную нумерацию от ранее отменённых муниципальных маршрутов, но не имели с ними практически ничего общего – маршрут №16 (Академгородок – проспект Фрунзе – проспект Мира – Сосновый бор); маршрутное такси №21 (трасса следования от ПЖРЭТ до Приборного завода через Дальне-Ключевскую улицу, проспект Ленина, Иркутский тракт).

Примером пятого типа работы могут служить маршруты: №№10, 11, 14, 19¹¹⁵, 22. На них с середины-конца 1990-х годов работали параллельно как муниципальные перевозчики, так и частные маршрутные такси. Однако эти маршруты были окончательно переданы для обслуживания различным частным перевозчикам в период между 1998 и 2004 годами. Так же к пятому типу относится и маршрут №15, на котором так же изначально производилось совместное транспортное обслуживание, однако передача произошла между 1998 и 2003 годами (после передачи – в 2003-2004 годах – маршрут был закрыт).

Таблица № 2 – Городские автобусные маршруты с 1960-х по начало 2000-х: обслуживающие предприятия и используемые автобусы

Номер маршрута	Обслуживающее предприятие	Тип подвижного состава (<i>курсивом</i> – использовались периодически)
1	ПАТП-1, затем ПАТП-2	1960-е: ЗиЛ-158. 1970-е и позже: ЛиАЗ-677.
2	ПАТП-1, затем с 2001 года – частный перевозчик ООО «Томский автосалон»	ЛиАЗ-677, <i>Ikarus-260</i> . В 1990-е – ЛиАЗ-5256
3	Автоколонна-1977, затем УМП «ГАТП»	ЛиАЗ-677
4	ПАТП-1, затем ПАТП-2, затем УМП «ГАТП»	ЛиАЗ-677
5	ПАТП-1, затем ПАТП-2, затем УМП «ГАТП», с 2004 – частный перевозчик	ЛиАЗ-677
6	Автоколонна-1977, с 1990-х – ПАТП №2, с 2001 – УМП «ГАТП», с 2004 – частный перевозчик	ЛиАЗ-677
7	ПАТП-1, с 2002 – частный перевозчик	ЛиАЗ-677
8	ПАТП-1	ЛиАЗ-677, с 2001 года – ПА3-3205
9	ПАТП-1	ЛиАЗ-677, <i>Ikarus-260</i> , с 2001 года –

¹¹⁵ Автобусный маршрут №19. Товики [Электронный ресурс] URL: http://towiki.ru/view/Автобусный_маршрут_№_19 (дата обращения: 10.12.2019).

		ПА3-3205
10	Автоколонна-1977	ЛиАЗ-677, Ikarus-260
11	ПАТП-2	ЛиАЗ-677
12	ПАТП-1	ЛиАЗ-677
13	ПАТП-1	ЛиАЗ-677
14	ПАТП-2	ЛиАЗ-677, Ikarus-260
15	ПАТП-1	ЛиАЗ-677
16	ПАТП-2	Ikarus-260
17	ПАТП-1	ЛиАЗ-677
18	ПАТП-1, затем ПАТП-2, с 2001 по 2004 – УМП «ГАТП»	ЛиАЗ-677
19	ПАТП-1, затем ПАТП-2	С 1970-х: ЛиАЗ-677 Конец 1980-х – начало 1990-х: Ikarus 260, Ikarus 280 В 1990-х: ЛиАЗ-5256
20	ПАТП-1	ЛиАЗ-677
21	Автоколонна-1977	Ikarus-260
22	ПАТП-1, затем ПАТП-2	ЛиАЗ-677. 1990-е: Ikarus 260, Ikarus 280
23	ПАТП-1	ЛАЗ-695

Важно отметить само наличие на рынке городских перевозок Автоколонны-1977. Данное предприятие специализировалось на обслуживании пригородных и междугородних маршрутов, которые были значительно более прибыльны, чем городские. Тем не менее, данная автоколонна обслуживала также и убыточные городские маршруты. Они были выданы для уравнивания финансового баланса с другими предприятиями, иными словами, для упрощения распределения бюджетного финансирования «сверху»: таким образом, области и муниципалитету нужно было распределять примерно одинаковое количество средств финансирования всем трём предприятиям. С той же целью ПАТП №2, обслуживающее в подавляющем преимуществе городские маршруты, также оказывало транспортную работу на маршруте №598 Томск – Новосибирск, а городское ПАТП №1 обслуживало пригородный маршрут №150 Томск – Кисловка. Этот кейс, по мнению автора работы, можно считать удачным примером как дифференцирования убытков по трём предприятием сферы, так и примером того, что в СССР тоже

задумывались о финансовых показателях предприятий, несмотря на их принадлежность к социалистической собственности.

Наконец, в соответствии с целями работы необходимо привести список городских муниципальных автобусных маршрутов – с 1960-х по первую половину 2000-х. Визуализация развития транспортной сети отражена в приложении А.

Маршрут №1 в начале 1960-х годов следовал от Южной площади по улице Нахимова, затем по проспекту Ленина, переулку 1905 года, Кузнечному взвозу, улице Пушкина, Вокзальной и Транспортной улицам до вокзала Томск-II. Впоследствии южная часть маршрута с годами постепенно сокращалась. Так, например, на 1965-1967 года перегон «Южная площадь – улица Нахимова» отменён и конечная перенесена на Лагерный сад¹¹⁶. Позже, к концу 1960-х, маршрут был продлён в своей северной части – от вокзала Томск-II по улицам Старо-Деповской, Смирнова и Кутузова до Соснового бора. С середины 1970-х снова была сокращена южная часть маршрута: перегон «Лагерный сад – площадь Ленина» отменён, конечная перенесена на площадь Ленина. Теперь трасса следования выглядела так: Площадь Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Вокзальная улица – улица Старо-Деповская – улица Смирнова – улица Кутузова – Сосновый бор. Этот вариант остался неизменным как минимум вплоть до 1998 года. Маршрут связывал южную и северную часть города. Основными факторами наполняемости являлись вокзал Томск-2 и городской аэропорт на Каштаке. Маршрут ликвидирован в начале 2000-х вследствие закрытия обслуживающего предприятия – ПАТП-2.

Маршрут №2 на 1965-1967 года следовал от посёлка Восточный, через проспекты Ленина и Фрунзе до микрорайона Черемошники (улица 5-й Армии)¹¹⁷. После строительства Академгородка в 1970-х годах конечная остановка маршрута перенесена в данный микрорайон. Таким образом, маршрут стал основным для жителей Академгородка. Новый путь следования выглядел так: Академгородок – проспект Фрунзе – проспект Ленина – улица 5-й Армии – Станция Товарная. После этого изменения маршрут оставался неизменным вплоть до начала 2000-х годов до своего закрытия. В последний период работы интервал составлял примерно 17 минут. Интересным является и то, что автобус практически полностью дублировал троллейбусный маршрут №2, который так же следовал по проспектам Фрунзе и Ленина до микрорайона Черемошники, однако, из-за большого количества пассажиров по трассе следования, востребованы были оба

¹¹⁶ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

¹¹⁷ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.

маршрута. Маршрут передан в 2001 году частному перевозчику, который использовал машины большого класса (в частности, ПАЗ-4230 «Аврора»). Обслуживание частным перевозчиком продолжалось до 2004 года.

Маршрут №3 на 1965-1967 года следовал от площади Ленина по улицам Шишкова, Октябрьской, Яковлева, Пушкина, затем проезжал через путепровод и следовал по 1-й Рабочей улице, улицам Мичурина и Парковой до конечной остановки «Спичечная фабрика»¹¹⁸. Данная схема маршрута просуществовала неизменно до 1980-х годов, когда маршрут был укорочен: перегон «Площадь Ленина – 4-я поликлиника» был отменён. Новая трасса следования маршрута выглядела следующим образом: 4-я поликлиника – улица Пушкина – 1-я Рабочая улица – улица Мичурина – Парковая улица – Спичечная фабрика. Также на 1965-1967 года существовал укороченный маршрут Железнодорожная больница – Спичфабрика. Маршрут был закрыт в первой половине 2000-х и в части следования в микрорайон «Спичечная фабрика» заменён новым маршрутом частных перевозчиков №29.

Путь следования маршрута №4 на 1965-1967 года был следующим: Мясокомбинат – проспект Ленина – Карандашная фабрика – улица Войкова – переулок Дербышевский – проспект Ленина – площадь Батенькова – Алтайская улица – Тверская улица – Сибирская улица – улица Льва Толстого – Алтайская улица – Колхозная улица – Сибирская улица¹¹⁹. На 1978 год маршрут был продлён в частный сектор Советского района. Перегон «Алтайская улица – Колхозная улица – Сибирская улица» был отменён, вместо этого на перекрёстке улиц Сибирской и Льва Толстого автобус поворачивал на Льва Толстого и следовал по частному сектору вплоть до улицы Достоевского. На 1981 год маршрут был изменён в районе Карандашной фабрики: после фабрики автобусы следовали по улице Войкова вплоть до переулка Войкова, затем по улице Карла Маркса, и лишь потом поворачивали на проспект Ленина. Позже, в 1980-е года, маршрут значительно укоротили, оставив частный сектор Советского района без общественного транспорта – конечная была перенесена на площадь Ленина, автобус следовал через Карандашную фабрику до Мясокомбината. Новая трасса следования: площадь Ленина – проспект Ленина – переулок Дербышевского – улица Войкова – Карандашная фабрика – улица Бердская – Мясокомбинат. Со второй половины 1980-х – первой половины 1990-х маршрут продлён с Мясокомбината через улицу 5-й Армии до посёлка ЛПК-2. В этот временной период на

¹¹⁸ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

¹¹⁹ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.

маршрут выпускали всего один автобус. В таком виде маршрут существовал до первой половины 2000-х. В это время интервал составлял около 65 минут.

Трасса следования маршрута №5 на 1965-1967 года: Аникино – Южная площадь – Красноармейская улица – проспект Фрунзе – площадь Ленина¹²⁰. На 1978 год маршрут продлён от площади Ленина до Центрального рынка через улицу Карла Маркса. На 1981 год изменилась трасса маршрута от площади Ленина: автобусы следовали по проспекту Ленина до Красного переулка, и лишь затем сворачивали вплоть до Центрального рынка. С 1980-х маршрут был значительно укорочен: Площадь Южная – Богашёвский тракт – 2-й переезд – Аникино. Несмотря на то, что в официальной документации и на схемах трасса маршрута была по-прежнему прописана от Центрального рынка, сотрудник сферы пассажирских перевозок А. Данилов утверждает, что по факту маршрут не ходил до рынка именно с 1980-х¹²¹. В 2004-2005 годах произошла передача маршрута частному перевозчику, так же после передачи маршрута изменилась его нумерация – теперь это стал маршрут №15.

Маршрут №6 с, как минимум, 1965 года до конца 1980-х годов, существовал в следующей трассировке: площадь Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Рабочая улица – улица Мичурина – Хлебозавод¹²². Позже незначительным изменениям подверглась северная часть маршрута: конечная остановка была продлена с Хлебозавода до станции Томск-Северный между 1978 и 1981 годами. В конце 1980-х маршрут был укорочен до 4-й поликлиники, куда и была перенесена конечная с площади Ленина. В таком виде маршрут просуществовал до 2004 года. В 1990-е маршрут обслуживался крайне нестабильно. В начале 2000-х годов интервал составлял около 45 минут.

Маршрут №7 на 1965-1967 года следовал от площади Ленина, далее: проспект Ленина – Учебная улица – Красноармейская улица – Южная площадь – посёлок Зональная Станция¹²³. На 1978 год маршрут был продлён в его северной части – от площади Ленина до Центрального рынка по улице Карла Маркса – для удобства посещения Центрального рынка. Позже, в 1980-х, продление произошло и в южной части маршрута – от посёлка Зональная Станция до посёлка Предтеченск. В начале 2000-х вместо улицы Карла Маркса автобусы маршрута №7 следовали от Центрального рынка по проспекту Ленина. В 1990-е выпуск – 1 автобус. Интервал на начало 2000-х – около 30 минут. Обслуживался

¹²⁰ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

¹²¹ Личный архив автора.

¹²² ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.

¹²³ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

муниципальным перевозчиком до 2002 года, последняя закреплённая машина – А 675 АА 70, ЛиАЗ-677М. В 2002 году передан частному перевозчику, вместо посёлков Зональная станция и Предтеченск стал следовать до посёлка Лоскутово. В посёлок Предтеченск же стал следовать маршрут №17.

Маршрут №8 на 1965-1967 года следовал от вокзала Томск-І по проспектам Кирова и Ленина, переулку 1905 года, затем по улице Пушкина, Вокзальной улице и Иркутскому проезду до конечной остановки «Аэропорт», который тогда располагался на месте современного района «Каштак»¹²⁴. Следующая интерпретация маршрута появилась между 1982 и 1989 годами с трассой следования: Площадь Ленина – проспект Фрунзе – улица Энтузиастов – Кладбище – улица Ивановского – Приборный завод – Восточная. Позже маршрут был переделан в кольцевой: посёлок Новый – Кладбище – улица Ивановского – Иркутский тракт – улица Пушкина – переулок 1905 года – площадь Ленина – проспект Фрунзе – улица Энтузиастов – посёлок Новый. Путь следования был обратно кольцевой маршруту №9, против часовой стрелки. В таком виде маршрут просуществовал до 2004 года, являясь, наряду с маршрутом №9, последним обслуживаемым маршрутом в истории ПАТП №1. Интервал в 2000-2001 годах составлял около 40 минут.

Трасса следования маршрута №9 на 1965-1967 года: Железнодорожная больница – улица Мичурина – улица Суворова – Иркутский тракт – Жилой массив – улицы Высоцкого и Ивановского – посёлок Новый¹²⁵. На 1978 год путь следования был изменён: площадь Ленина – улица Пушкина – Иркутский тракт – Филиал ГПЗ-5 – улица Ивановского – посёлок Новый. Позже маршрут стал кольцевым: посёлок Новый – Кладбище – улица Энтузиастов – проспект Фрунзе – площадь Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Иркутский тракт – улица Ивановского – посёлок Новый. Это был первый городской маршрут в посёлок Новый. Схема движения была обратно кольцевой маршруту №8, по часовой стрелке. В таком виде маршрут просуществовал до 2004 года, когда обслуживающее его предприятие закрылось, после чего маршрут передали частному перевозчику. Интервал в первой половине 2000-х составлял около 40 минут.

Маршрут №10 появился в 1980-х годах, его схема движения: вокзал Томск-І – проспект Кирова – Комсомольский проспект – проспект Фрунзе – улица Яковлева – улица Пушкина – Иркутский тракт – улица Суворова – улица Сергея Лазо – улица Ивана Черных – ОКБ. После ухода с городских маршрутов «Автоколонны-1977» в конце 1990-х маршрут был передан частному перевозчику.

¹²⁴ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.

¹²⁵ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

Маршрут №11. Появился в 1980-х годах с трассой следования от вокзала Томск-1, по проспекту Кирова, Красноармейской улице и улице Пушкина вплоть до конечной остановки на улице 79-й Гвардейской дивизии. С 1986 года было продление маршрута по проспекту Мира до АРЗ. Данное продление стало возможным после асфальтирования проезжей части по проспекту Мира на участке от улицы Интернационалистов до улицы Смирнова, произошедшего в 1986 году. Позже также было продление от АРЗ до Соснового бора. В таком виде маршрут просуществовал до первой половины 2000-х. После закрытия ПАТП-2 маршрут был передан частному перевозчику.

Маршрут №12 на 1965-1967 года следовал по следующей схеме: Мясокомбинат — проспект Ленина — проспект Кирова — вокзал Томск-1 — улица Ломоносова — улица Богдана Хмельницкого — Степановка¹²⁶. На 1978 год маршрут был укорочен и вместо Мясокомбината стал следовать от Центрального рынка по улице Карла Маркса до площади Ленина, далее без изменений первоначальной трассы до Степановки. Таким маршрут остался и к началу 2000-х годов. В начале 2000-х годов интервал у муниципальных перевозчиков в этот период составлял около 80 минут. Так же в этот период, между 1998 и 2004 годами, конечная в посёлке Степановка была перенесена и вместо садоводческого общества «Весна» располагалась на улице Степной, в районе существующего ныне «Мегарайона Южные Ворота», и именовалась «Старая Степановка». Обслуживание данного маршрута прекратилось в начале 2000-х годов вследствие отсутствия достаточного количества подвижного состава у ПАТП-1, и маршрут был передан частному перевозчику.

Маршрут №13 появился на рубеже 1970-х и 1980-х годов со следующей трассой следования: площадь Ленина — переулок 1905 года — Кузнечный взвоз — улица Пушкина — Иркутский тракт — Рабочая улица — улица Мичурина — Энергетическая улица. Позже трасса следования была изменена относительно первоначальной после Рабочей улицы: Новосибирская улица — улица Суворова — Энергетическая улица — 1-й Виллюйский проезд — улица Угрюмова. В этой вариации выпуск составлял один автобус, дважды: утром и вечером. Маршрут был закрыт в 1990-х.

Маршрут №14 на 1965-1967 года следовал от вокзала Томск-1 по проспектам Кирова и Ленина до речной пристани¹²⁷. Позже маршрут был закрыт, на 1978 год его не существовало. Снова создан во второй половине 1980-х годов с новой трассой: АРЗ — проспект Мира — улица 79-й Гвардейской дивизии — Иркутский тракт — Приборный завод.

¹²⁶ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.

¹²⁷ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

На 1998 год был продлён от Приборного завода до кладбища «Бактин». Деятельность муниципального предприятия на маршруте закончилась в 1999-2000 годах.

Маршрут №15 появился в 1980-х годах с трассой следования: площадь Южная – улица Нахимова – Лагерный сад – проспект Ленина – проспект Фрунзе – Академгородок. Маршрут был закрыт в 2000-2001 годах вследствие отсутствия достаточного количества подвижного состава у ПАТП-1. В середине 2000-х номер 15 был присвоен бывшему маршруту №5 (площадь Южная – Аникино).

Маршрут №16 создан после 1985 года, был кольцевым: площадь Южная – Учебная улица – Московский тракт – проспект Ленина – Учебная улица – Площадь Южная. Основная функция маршрута – перевозка студентов ТГУ из комплекса общежитий на площади Южной к учебным корпусам на Московском тракте и проспекте Ленина. Маршрут просуществовал недолго и был закрыт уже в 1990-х годах.

Маршрут №17 появился в 1980-х – 1990-х годах. Его трасса следования заменяла изменённый (укороченный до площади Ленина) маршрут №4: Алтайская улица – Сибирская улица – Алтайская улица – площадь Батенькова – проспект Ленина – Нижне-Луговая улица – Мясокомбинат. Выпуск на момент открытия составлял 2-3 автобуса. На 1998 год маршрут существовал, но его конечная располагалась на площади Ленина, перегон «площадь Ленина – Мясокомбинат» был отменён. Окончательно маршрут перестал обслуживаться муниципальными предприятиями около 2000 года, и был передан частному перевозчику.

Маршрут №18 появился в середине 1970-х. Его основная цель – связывать южную и северную окраины города, по аналогии с маршрутом №1. По причине большей длины маршрута и более редкого пассажиропотока до конечной остановки в посёлке Спутник, маршрут ходил в 4 раза реже «единицы». Первоначальная трасса следования: Площадь Ленина – проспект Ленина – переулок 1905 года – вокзал Томск-II – АРЗ – посёлок Спутник. На 1978 год южная часть маршрута была продлена: конечная остановка перенесена с площади Ленина до площади Южной, трасса маршрута пролегла через проспект Ленина и улицу Нахимова. После этого продления трасса маршрута не изменялась вплоть до прекращения работы муниципального перевозчика «ГАТП» в 2004 году, после чего маршрут был передан частному «Горавтотрансу». Интервал в начале 2000-х годов составлял около 20 минут.

Маршрут №19 имеет богатую историю продлений трассы следования. На 1965 год маршрут обеспечивал транспортное обслуживание южной части города: Южная площадь –

– Красноармейская улица – Учебная улица – Площадь Ленина¹²⁸. Затем, на 1978 год, маршрут был продлён от площади Ленина до Центрального рынка по улице Карла Маркса. В 1979-1980 годах маршрут был продлён в южной части до нового микрорайона радиозавода по улице Мокрушина. Вплоть до появления частных маршрутных такси 19-й являлся единственным автобусным маршрутом, который следовал до улицы Мокрушина. На 1981 год маршрут был усилен ещё и в северной части: в связи с освоением микрорайона «Каштак» было необходимо продление маршрута на север по Дальне-Ключевской улице, проспекту Мира, улице Интернационалистов вплоть до микрорайона Каштак-2 (ПЖРЭТ). В результате 19-й стал одной из самых популярных линий у томичей. В конце 1980-х маршрут был продлён от улицы Интернационалистов до АРЗ. Деятельность муниципального перевозчика на маршруте окончена в первой половине 2000-х, после закрытия ПАТП-2.

Маршрут №20 на 1965-1967 года имел следующую трассировку: Площадь Ленина – Московский тракт – Посёлок Тимирязево (почта)¹²⁹. Позже этот маршрут был переведен в категорию пригородных с присвоением номера из «сотой» пригородной серии, №120. Следующий вариант маршрута №20 появился лишь в 1980-х годах: станция Товарная – проспект Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Иркутский тракт – улица Суворова – улица Сергея Лазо – улица Ивана Черных – ОКБ. На 1998 год данный маршрут был укорочен, теперь он стал предназначаться только для обслуживания восточной части города: площадь Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Иркутский тракт – улица Суворова – улица Сергея Лазо – д/к «Авангард». Деятельность муниципального перевозчика на маршруте окончена в период между 1998 и 2002 годами.

Маршрут №21 был создан во второй половине 1970-х со следующей трассой следования: площадь Южная – улица Нахимова – проспект Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Иркутский тракт – Приборный завод. Данный маршрут практически полностью дублировал троллейбус №1, поэтому он просуществовал недолго. Сначала, в 1981 году, он переведен в разряд зимних, а позже, в первой половине 1980-х, был закрыт.

Маршрут №22 появился как минимум в 1978 году. Его трасса следования – одна из наиболее стабильных, он не менялся даже после передачи его частному перевозчику вплоть до 2010-х годов. Путь следования автобусов данного маршрута проходил от площади Южной по улице Нахимова, проспекту Ленина, переулку 1905 года, улицам Пушкина и 79-й Гвардейской дивизии, проспекту Мира и улице Интернационалистов до

¹²⁸ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.

¹²⁹ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.

конечной остановки ПЖРЭТ в микрорайоне Каштак-2. Деятельность муниципального перевозчика на маршруте окончена после закрытия ПАТП-2 в 2001 году.

Маршрут №23 имел наибольший номер для городского маршрута. Данный маршрут был создан в конце 1980-х с трассой следования: площадь Южная – улица Нахимова – проспект Ленина – переулок 1905 года – улица Пушкина – Иркутский тракт – Жилмассив. Эта линия практически полностью повторяла троллейбус №1. Тем не менее, существовало и отличие – «двадцать третий» останавливался не на каждой остановке, а лишь на наиболее популярных, таким образом маршрут входил в категорию экспрессов. Однако данный эксперимент был признан неудачным, в том числе и из-за небольшого выпуска в 2 автобуса. В результате маршрут был закрыт в начале 1990-х.

Ниже представлены некоторые примеры проведённой верификации с использованием фотографических и видеографических материалов (о методологии данной верификации см. блок введения):

В 1980-х годах один из маршрутов действительно проходил по улице Красноармейской¹³⁰.

По переулку 1905 года автобусное движение осуществлялось как минимум с 1970-х годов¹³¹.

По переулку Совпартшкольному автобусное движение осуществлялось как минимум с 1959 года¹³². Далее автобусы следовали по Октябрьскому взвозу^{133 134}. Движение по Кузнечному взвозу открылось позже.

По улице Пушкина автобусное движение осуществлялось как минимум с 1963 года¹³⁵.

В середине 1980-х годов автобусы так же следовали по улице Обруб¹³⁶.

По проспекту Кирова (в районе перекрёстка с улицей Елизаровых) автобусное движение осуществлялось как минимум с 1965 года¹³⁷. В районе пересечения с улицей Киевской ещё раньше – с 1930-х годов¹³⁸.

¹³⁰ Фотоархив Александра Попова [Электронный ресурс] URL: tomsk-foto.tpu.ru/27-Ug-Ugnaya/Ug-par/Ug06/r.jpg (дата обращения: 23.05.2019).

¹³¹ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/61-Pr-Pristan/Pr-par/P1905-Len-3/r.jpg> (дата обращения: 23.05.2019).

¹³² Фотоархив Валерия Николаева [Электронный ресурс] URL: tomsk-foto.tpu.ru/60-Cu-CUM/Cu-par.htm (дата обращения: 23.05.2019).

¹³³ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/61-Pr-Pristan/Pr-par/P1905-Len-3/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹³⁴ Фотоархив Г. Блохина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/62-Vz-Vzvozy/Vz-par/OktVz-04-Nram/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹³⁵ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/62-Vz-Vzvozy/Vz-par/OktVz-s-Podg-3/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹³⁶ Фотоархив А. Матюхина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/50-Ob-Obrub/Ob-par/Obrub-1/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

Как минимум с начала 1950-х автобусы проезжали по Ленинскому проспекту¹³⁹.

По улице Белинского (в районе перекрёстка с проспектом Кирова) автобусное движение осуществлялось как минимум с 1977 года¹⁴⁰.

По Комсомольскому проспекту автобусы следовали по меньшей мере с 1973 года¹⁴¹.

По проспекту Фрунзе автобусы следовали по меньшей мере с 1977 года, на фото автобус ПАТП-1¹⁴².

Таблица № 3 – Количество городских автобусных маршрутов на территории Томской области с 2000 по 2004 год¹⁴³

	2000	2001	2002	2003	2004
Число маршрутов	76	67	63	71	50
Число подвижного состава	376	339	294	225	157
Коэффициент использования парка	52,3	55,8	60,4	53,1	45,7

Данная таблица демонстрирует взаимную зависимость двух величин: количества маршрутов и количества автобусов, а также подтверждает упадочное состояние муниципального транспорта в Томске в 2004 году в следствие закрытия муниципальных автобусных парков.

Согласно данным из ЕГРЮЛ, в 1992 году департаментом недвижимости Администрации города Томска было учреждено унитарное муниципальное предприятие

¹³⁷ Фотоархив В. Пустовойтова [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/20-Vk-Vokzal/Vk-par/Vk06/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹³⁸ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/19-K3-Kirova/K3-par/K308/r1.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹³⁹ Томск. История города в иллюстрациях. 1604-2004. Томск: Издательство ТГУ, 2004.

¹⁴⁰ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/17-LK-LenKir/LK-par/LK21/r1.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹⁴¹ Фотоархив Владимира Алина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/19-K3-Kirova/K3-par/Koms-69-73/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹⁴² Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/15-F1-Frunze-1/F1-par/Frunze-Kryl-vos-1/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹⁴³ Транспорт и связь Томской области (2000-2004 гг.): статистический сборник / Под ред. Касинского С.В. Томск: Томск. обл. комитет госстатистики, 2005.

"Томская городская служба организации движения пассажирского транспорта"¹⁴⁴. Как минимум с 2001 по 2004 год она располагалась по улице Гагарина, 2. В сферу деятельности этой организации входила диспетчеризация как городского электрического транспорта, так и автобусного. В указанный период существовали следующие диспетчерские, подведомственные данной структуре:

- Академгородок
- Каштак
- Центральная автобусная диспетчерская.

Данная служба была необходима для обеспечения регулярности движения и общего контроля перевозок. Помимо этого, представленное выше предприятие оформляло «заявки» на обеспечение транспортной работы по социально значимым маршрутам – в частности, для УМП «ГАТП»¹⁴⁵. Это было сделано для того, чтобы не заключать договор напрямую транспортному предприятию с администрацией – так юридически удавалось снизить стоимость компенсаций.

В разные годы так же существовали диспетчерские пункты на площади Южной, площади Ленина, у вокзала Томск-II (ликвидирован в 1973 году), на конечной остановке Сосновый бор.

В заключение стоит отметить, что маршрутная сеть города была достаточно разнообразной на всём протяжении истории муниципального автобуса, и динамично изменялась в соответствии с потребностями жителей – за исключением заключительного этапа существования, что и станет одной из причин краха муниципальной автобусной системы.

2.2. Экономика перевозок

Ни одна из сфер экономической деятельности немыслима без финансовой составляющей, и автобусный транспорт – не исключение. В этом подразделе главы №2 будет уделено подробное внимание вопросам стоимости проезда и выплата субсидий за перевозки. Для понимания того, насколько дорого стоило проехать в автобусе в разное время, проведено сравнение стоимости проезда со стоимостью на иные товары, конкретно на муку.

¹⁴⁴ УМП "Служба движения" // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: cutt.ly/xttt1uH (дата обращения: 07.03.2020).

¹⁴⁵ Беляков К. И будут ездить сельские «пазики»? // Красное знамя. 2002. 13 сентября. (№165). С 3.

В 1909 году плата за проезд взималась за перегон от павильона до павильона и составляла 10 копеек¹⁴⁶. Таким образом, проезд всего маршрута от Томска-1 до набережной Ушайки обходился в 30 копеек. Дети до пяти лет в сопровождении взрослого могли ехать бесплатно, а от 5 до 10 лет – за половину стоимости проезда¹⁴⁷. Для сравнения, пуд ржаной муки томичу в этом же году обходился в 82 копейки, а пуд соли – в 70 копеек¹⁴⁸. Путём математических вычислений можно получить, что проезд одной станции стоил достаточно дорого – соизмеримо с двумя килограммами муки.

В 1910 году плата увеличилась – предположительно, из-за уменьшения вместимости автобусов возросли издержки в расчёте на одного пассажира. Проезд одной станции обходился уже в 15 копеек. Для сравнения, подорожала также и ржаная мука – она стоила уже 93 копейки за пуд¹⁴⁹.

Как уже было сказано выше, нарушение правил пассажирских перевозок в сфере сбора и оплаты проезда послужило одной из причин приостановки автобусного движения в 1926 году. Нарушения совершались как кондукторами, так и пассажирами. Например, был распространён возврат билета при выходе кондуктору. Это делалось с целью продажи уже выданного билета повторно, следующему пассажиру. Таким образом, получалось, что пассажира проехало два, а билет – один. Разницу между этими двумя суммами кондуктор клал себе в карман и недоплачивал в казну транспортного треста, вследствие чего последний терпел убытки¹⁵⁰. Позже, при возобновлении движения, для недопущения данных действий в салоне каждого автобуса было размещено напоминание о недопущении подобных действий¹⁵¹. С кондукторами так же разобрались – грубые и неумелые представители данной профессии были уволены ещё в первые дни работы¹⁵².

После повторного запуска было подсчитано, что для поддержания безубыточности автобус должен был быть заполнен хотя бы наполовину. Данная задача была выполнена – в первый день работы автобусов в 1928 году было собрано 650 рублей¹⁵³. Во второй день выручка четырёх автомобилей составила ещё большую сумму – 740 рублей. В третий день

¹⁴⁶ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г., 2009. С. 15-18.

¹⁴⁷ По ходатайству мещанина Павла Дементьевича Вержиковского о разрешении ему установить правильное, и безопасное сообщение по улицам города посредством автомобилей // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №17-21. С. 307-308.

¹⁴⁸ Зиновьев В.П. Цены на продукты потребления в Томске в 1862-1917 гг // Вестник Томского государственного университета. 2018. №429. С. 125-131.

¹⁴⁹ Зиновьев В.П. Цены на продукты потребления в Томске в 1862-1917 гг // Вестник Томского государственного университета. 2018. №429. С. 125-131.

¹⁵⁰ Автобусное движение необходимо поставить правильно с первых же дней // Красное Знамя. 1928. 4 мая. (№ 102).

¹⁵¹ Каждый пассажир автобуса должен получить от кондуктора проездной билет // Красное Знамя. 1928. 24 мая. (№119).

¹⁵² Автобусное движение. Итоги первых дней // Красное Знамя. 1928. 22 мая. (№117).

¹⁵³ Автобусы // Красное Знамя. 1928. 20 мая. (№ 116).

сумма, собранная за проезд, была особенно высока – 1140 рублей¹⁵⁴. Что интересно, второй и третий день были выходные – суббота и воскресенье соответственно, хотя обычно пассажиропоток выше именно в будние дни. По-видимому, многие жители, пользуясь своей незанятостью из-за выходного дня, просто решили впервые в своей жизни проехаться на новом виде транспорта. Данное предположение подтверждается фотозаметкой в газете «Красное Знамя»¹⁵⁵.

Путём математических вычислений можно получить, что в первые три дня выручка составила 2530 рублей. Но, по мнению ревизионной комиссии комхоза, этого было недостаточно. Реальная загруженность автобусов в первые дни составляла практически 100%, а представленные данные по выручке, насколько это сосчитал комхоз, демонстрируют лишь загруженность наполовину – 56%. Данный показатель стал последней каплей в вопросе введения новой должности – помимо кондукторов, за обезличивание пассажиров отныне должен был отвечать ещё и контролёр¹⁵⁶.

Сколько же конкретно стоил проезд и как исчислялась эта сумма?

С 1928 года маршруты делились на станции, и стоимость проезда исчислялась по ним – по 7 копеек за каждую проезженную станцию. Таким образом, стоимость проезда напрямую зависела от преодоленного расстояния – короткое расстояние проехать, разумеется, было дешевле. Тарифные участки маршрута №1 соответствуют основным станциям и приведены во второй главе.

Математическими вычислениями можно получить, что стоимость проезда от одного до другого вокзала составляла 63 копейки. Для сравнения, в 1925 году для покупки килограмма ржаной муки томичу приходилось тратить 6 рублей 84 копейки¹⁵⁷. Таким образом, в 1928 году тариф на автобус был ощутимо ниже, чем в 1909 году: если на заре автобусного сообщения одна станция обходилась в 2 кг муки, то в 1928 (ориентируясь на мучные цены 1925 года) эквивалентом одного килограмма ржаной муки было уже 97 поездок на автобусе на одну станцию или 9 поездок на автобусе от начальной до конечной станций.

Механизм оплаты подразумевал приобретение при посадке билета у кондуктора на необходимое количество станций. Из-за того, что не все пассажиры ехали от станции до

¹⁵⁴ Автобусное движение. Итоги первых дней // Красное Знамя. 1928. 22 мая. (№117).

¹⁵⁵ Красное Знамя. 1928. 30 мая. (№124).

¹⁵⁶ Контроль в автобусах // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).

¹⁵⁷ Литвинов А.В. Профессорско-преподавательский корпус Томского университета (20-30-е годы XX века): дис. канд. ист. наук наук: 07.00.02. Томск, 2002. С. 69.

станции, позже комтрест решил ввести и плату за «полустанки», так как ранее проезженная не до конца станция округлялась не в пользу пассажира¹⁵⁸.

Оплата в зависимости от расстояния характерна для автобусных систем периода 1930-х – 1950-х годов. В частности, помимо Томска, такая же система была и в Тюмени¹⁵⁹, и в Ульяновске. Разница лишь в том, что в Ульяновске оплата была динамической: за первую станцию 8 копеек, за все последующие – 3 копейки¹⁶⁰, в то время как в Томске оплата была стабильна.

Так же продавались проездные билеты – «абонементные книжки», которые состояли из 20 билетов. Они продавались в главной кассе комтреста. Продажа данных книжек была ограничена «тарифицированным населением» – то есть членами профсоюзов, учащимся и инвалидам. Кроме того, предприятие могло приобрести данные книжки для своих работников. Данные книжки можно было передавать членам семьи в пользование¹⁶¹. Невооружённым глазом видна социальная ориентированность на трудящихся и незащищённые слои населения – она выражалась в льготах на оплату проезда. Однако первое время данные книжки выдавались исключительно рабочим – фабрично, через заводские предприятия¹⁶². Неподготовленное предприятие должно было сперва заработать хоть немного, чтобы быть в состоянии раздавать льготы. Первое время этот факт, конечно, вызвал некоторое недовольство среди студенчества города¹⁶³.

Конечно же, не обходилось без зайцев. Причём первые зайцы Томска – не те, кто хотел намеренно проехать бесплатно. Всё дело снова в кондукторах – по словам корреспондента газеты «Красное Знамя», который решил проехать зайцем специально, для заметки в газете, данное задание не вызывало у него проблем из-за того, что кондуктор не был способен обилетить большой пассажиропоток и часто отвлекался на словесные перепалки с пассажирами¹⁶⁴. Многие так же подбирали уже использованные билеты, выброшенные на остановке, и ехали по ним. Кондуктору тяжело было проверить, новый это билет или старый, так как билеты не компостировались и не надрывались, а номер был изображён мелко¹⁶⁵. А иногда кондуктор и вовсе просто пугал стоимость

¹⁵⁸ Плата за полустанки // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).

¹⁵⁹ Скочин А.В. Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х – середине 1960-х гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2015. №1 (33).

¹⁶⁰ О движении автобусов в Ульяновске // Пролетарский Путь: 1926. 25 сентября.

¹⁶¹ Льготные абонементы на автобусы // Красное Знамя. 1928. 12 мая. (№ 109).

¹⁶² Автобусное движение. Итоги первых дней // Красное Знамя. 1928. 22 мая. (№117).

¹⁶³ Позабыли про студентов // Красное Знамя. 1928. 24 мая. (№119).

¹⁶⁴ Комтресту необходимо организовать проверку билетов в автобусах // Красное Знамя. 1928. 25 мая. (№ 120).

¹⁶⁵ Пассажиры о томских автобусах // Красное Знамя. 1928. 7 июня. (№130).

тарифных участков: об этом сообщает в письме газете «Красное знамя» читатель Банников¹⁶⁶.

Особо опасный способ проехать бесплатно – зацепиться за выступающие части транспортного средства – практиковался в основном среди детей. Так, мальчишки запрыгивали на подножки или заградительные щитки с левой стороны автобуса, а позже прыгивали, не дожидаясь полной остановки, и, разумеется, не платя за проезд¹⁶⁷.

С начала 1960-х годов во многих городах России наблюдается отход от привычной в тот период системы оплаты проезда в зависимости от расстояния к единому городскому тарифу. Исключением не стал и Томск. 1 декабря 1960 года на городских автобусных маршрутах установлен единый проездной билет стоимостью 60 копеек¹⁶⁸. С целью сравнения стоит привести стоимость муки в Екатеринбурге на 1953 год (с 1953 по 1960 год на муку цены практически не изменились) – килограмм обходился в 2 рубля 25 копеек¹⁶⁹. Таким образом, один килограмм муки был эквивалентен почти четырём поездкам в автобусе, что было дороже, чем в 1928 году – однако значительно вырос и уровень оказываемой услуги.

К 1999 году сложилась ситуация низкой стоимости проезда в автобусах муниципальных перевозчиков – 1 рубль. При этом автобусы ходили нерегулярно и срывали графики, поскольку заданной стоимости проезда не хватало для качественного транспортного обслуживания (подробнее о других причинах плачевной ситуации конца 1990-х – начала 2000-х см главу №1). Для понимания патовой ситуации нелишним будет привести цитату мэра города А. Макарова: «Если нам не повысится стоимость проезда сегодня, через месяц-полтора общественный транспорт остановится вообще»¹⁷⁰. В результате в конце 1999 года стоимость проезда в муниципальных автобусах была увеличена до двух рублей.

Так же негативно на экономику перевозок влияло и большое число льготных категорий пассажиров, которые и вовсе не оплачивали проезд. По подсчётам сотрудников ПАТП №1, написавших открытое письмо в газету «Томский вестник», количество льготных пассажиров было сильно раздуто и достигало 70%. В состав льготных категорий включались, например, такие категории, как сотрудники налоговой службы и суда,

¹⁶⁶ Пассажиры о томских автобусах // Красное Знамя. 1928. 7 июня. (№130).

¹⁶⁷ Нападение хулиганов на автобус // Красное Знамя: 1928. 31 мая. (№125).

¹⁶⁸ День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII – XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 250.

¹⁶⁹ Мамяченков В. Н. Колебания розничных цен как фактор изменения уровня материальной обеспеченности граждан СССР в 1947-1985 гг. (на примере Свердловской области) // Урал индустриальный: Бакунинские чтения. Индустриальная модернизация Урала в XVIII – XXI вв. Екатеринбург: ООО "Издательство УМЦ УПИ", 2013. С. 139-145.

¹⁷⁰ Чернозубенко С. Два рубля не панацея... // Томский вестник. 1999. 13 октября. (№165).

которые были в состоянии оплатить проезд самостоятельно. При этом никаких компенсаций за проезд льготных пассажиров в этот период не выплачивалось¹⁷¹.

При этом альтернатива у жителей была в виде маршрутных такси частных перевозчиков. Однако частные перевозчики эксплуатировали автобусы малого класса «ПАЗ-3205», которые были значительно менее удобны, чем автобусы большого класса муниципальных автопредприятий. Кроме того, жители жаловались, что стоимость проезда в маршрутных такси них была сильно дороже – 3 рубля официально, 4 – неофициально, в зависимости от маршрута. Так же в этих маршрутных такси нередко отсутствовали льготы, в том числе для ветеранов ВОВ¹⁷². Это было довольно естественно, ведь если муниципальный транспорт чувствовал себя крайне плачевно в первую очередь из-за льгот и отсутствия дотаций, то частный транспорт не хотел повторять этих ошибок.

Вопрос про выплату компенсаций следует затронуть отдельно. Заместитель директора УМП «ГАТП» К. Беляков писал открытое письмо в газету «Красное знамя», в котором так же жаловался на крайне низкий объём компенсаций за оказание транспортной работы со стороны бюджета: «Хотя бы публично сознаться и объявить, что денег нет, а на те, что есть, вам, уважаемые жители Томска, будет предоставлен только велосипед», «Депутаты при принятии бюджета забывали о статьях по возмещению затрат по транспортной работе и обновлению подвижного состава»¹⁷³.

В целом в данный период сложилась ситуация чрезмерно раздутого перечня льготных пассажиров, относящихся к федеральным льготникам, за которых городская власть выплачивала крайне низкие компенсации, предлагая альтернативу в виде судов с федеральными структурами о невыплате федеральных компенсаций. Транспортные предприятия же настаивали не только о выплате компенсаций за перевезённых льготных пассажиров, но и об оплате убыточной транспортной работы в целом¹⁷⁴.

В частности, УМП «ГАТП» с начала по сентябрь 2002 года перевезло льготников на сумму 17 миллионов рублей, в то время как городская власть компенсировала лишь 4 миллиона рублей.

Как минимум, с 2001 по 2005 год стоимость проезда в автобусах частных перевозчиков составляла 5 рублей¹⁷⁵, в автобусах муниципальных перевозчиков – 4 рубля¹⁷⁶.

¹⁷¹ Чернозубенко С. Два рубля не панацея... // Томский вестник. 1999. 13 октября. (№165).

¹⁷² Чернозубенко С. Два рубля не панацея... // Томский вестник. 1999. 13 октября. (№165).

¹⁷³ Беляков К. И будут ездить сельские «пазики»? // Красное знамя. 2002. 13 сентября. (№165). С 3.

¹⁷⁴ Беляков К. И будут ездить сельские «пазики»? // Красное знамя. 2002. 13 сентября. (№165). С 3.

¹⁷⁵ Беляков К. И будут ездить сельские «пазики»? // Красное знамя. 2002. 13 сентября. (№165). С 3.

¹⁷⁶ Транспорт Томска [Электронный ресурс] URL: <http://tomskmarshrut.narod.ru> (дата обращения: 23.10.2019).

Необходимо также затронуть вопрос экономической модели в деятельности самого предприятия в советское время. Так, например, в 1960-1980-е года принцип экономической взаимосвязи предприятий и регионального бюджета выстраивался следующим образом: предприятию выдавался «план» – по сути, это заказ на транспортную работу определённого объёма. Эта транспортная работа оплачивалась по фиксированной ставке, заработанные таким образом деньги использовались на поддержание текущей деятельности предприятия: например, так формировался фонд оплаты труда и фонд оплаты подвижного состава. Но для полноценной работы предприятия этой ставки не хватало, нужно было также зарабатывать самостоятельно. Для этого существовали альтернативные источники финансирования: дополнительные услуги населению на базе ремонтной зоны, сбор оплаты проезда у населения в автобусах и так далее. В том случае, если у предприятия сумма оплаты плана и сумма альтернативных заработков превышала установленную норму прибыли, то эти средства считались «сверхприбылью», и их необходимо было перечислять в бюджет. При этом высокие показатели суммы оплаты плановой работы в совокупности с большой суммой альтернативно заработанных средств позволяли тратить деньги не только на текущие нужды, но и на улучшение условий работы, в частности и на социально-культурную сферу. Например, именно таким образом в 1966 году собственными силами был построен пионерский лагерь для детей сотрудников Томского транспортного управления в селе Вершинино¹⁷⁷.

Ещё одним примером ориентированности транспортных предприятий в сторону социальной сферы является предоставление жилья для работников. Так, например, на 1966 год в Томске было 6 домов, в которых все квартиры выделялись сотрудникам Томского автобусного парка¹⁷⁸.

Немаловажным аспектом в рамках экономической деятельности транспортных организаций также является обязательство отчислять взнос в бюджет на строительство и ремонт автомобильных дорог. В 1966 году величина этого взноса составляла 2% от общей экономической прибыли автотранспортного предприятия¹⁷⁹.

После рассмотрения экономики стоит более обратить пристальное внимание на подвижной состав.

¹⁷⁷ Верещак, В. Трудные километры // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 63-85.

¹⁷⁸ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

¹⁷⁹ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

2.3. Подвижной состав.

Крайне важным для любой транспортной сети является грамотно подобранный подвижной состав. В данном разделе внимание будет уделено именно этому аспекту.

В 1909 году изначально к использованию предполагались восьми и десятиместные автобусы неустановленной модели, произведённые в Москве. Однако, как после писал в отчёте перед городской администрацией устроитель первого автобуса П.Д. Вержиковский, «на заводе готовых авто-омнибусов приспособления для перевозки пассажиров в запасе не имеются». В результате по городу поехал 14-ти местный (по другим данным – 16-ти местный¹⁸⁰) автобус, его модель неизвестна¹⁸¹. Он мог развивать скорость до 20 вёрст в час¹⁸². Был так же заказан и второй, 12-местный, но в Томск он не попал из-за организационных моментов, обозначенных в главе 1.

Далее наблюдается тенденция на уменьшение вместимости подвижного состава. В январе 1910 года второй по счёту предприниматель, Д.А. Швайковский, приобрёл два автомобиля каретного типа, но уже по 6 мест каждый. Один из них был оборудован двигателям в 24 лошадиных силы, другой – в 12¹⁸³. В планах у него было закупить ещё четыре каретных автомобиля из Парижа, но неизвестно, суждено ли было сбыться этим планам. В сентябре того же 1910 года предприниматель М.З. Полунов купил в Барнауле два и вовсе 4-х местных автомобиля, которые так же использовал для перевозок пассажиров по маршрутам.

В 1926 году было закуплено два автобуса «Фиат», предположительно модели 505-F. Данные автобусы так же обладали возможностью демонтировать крышу во время летнего периода. Остальные три автобуса (так и не вышедшие в рейс) обещали привезти следом¹⁸⁴. Несмотря на то, что автобусы такой модели уже эксплуатировались в других городах страны (например – в Ульяновске¹⁸⁵, а так же в Крыму, на Северном Кавказе), выбор модели был неудачным – на импортную технику в сибирской глубинке не было запасных частей¹⁸⁶. Так же помимо двух «Фиатов» в 1926 году на автобусных маршрутах

¹⁸⁰ Тархов С.А. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. №4 (36). С. 89-124.

¹⁸¹ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г., 2009. С. 15-18.

¹⁸² По ходатайству мещанина Павла Дементьевича Вержиковского о разрешении ему установить правильное, и безопасное сообщение по улицам города посредством автомобилей // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №17-21. С. 307-308.

¹⁸³ К развитию автомобильного сообщения // Сибирская жизнь. 1910. Январь. (№3). С 3.

¹⁸⁴ Неизвестные «ФИАТы» // журнал Грузовик Пресс [Электронный ресурс] URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/9885-avtomobili-fiat-v-sssr-20-30-h-godov-neizvestnye-fiaty/> (дата обращения: 23.10.2019).

¹⁸⁵ О движении автобусов в Ульяновске // Пролетарский Путь. 1926. 25 сентября.

¹⁸⁶ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.

работала и одна малолитражная машина¹⁸⁷. Необходимо отметить, что немногочисленное количество автобусов не было показателем отсталости именно Томска: так, в середине 1920-х годов автобус считался редкостью и подвижного состава было немного по всей стране. Даже в столице России, в Москве, в городе с населением несравнимо большим, чем у Томска, на 1925 год насчитывалось лишь 44 ходовых автобуса¹⁸⁸.

В 1928 году по городу пошли новые автобусы марки АМО-ЗИЛ, их было закуплено 13 единиц¹⁸⁹. Данные автобусы были российского производства. В салоне, куда можно было попасть через единственную пассажирскую дверь, находилось 14 пассажирских мест. Кузов был деревянный, обшитый металлом. АМО-ЗИЛ оснащались двигателем мощностью 35 л.с. и могли развивать скорость до 50 км/ч. Эти автобусы эксплуатировались на протяжении нескольких лет, а поэтому попали на большое количество фотографий^{190 191}. По воспоминаниям ветерана ПАТП №1 С.И. Ошаева, именно автобусы АМО своим внешним видом «приводили в восторг»¹⁹².

Помимо АМО-ЗИЛ и «Фиатов» в конце 1920-х годов в Томск также поступали автобусы итальянского производителя «Лянча» (Lancia)¹⁹³.

В 1932-1933 годах система томского автобуса располагала 14 единицами¹⁹⁴ подвижного состава¹⁹⁵. Для сравнения, к 1932 году во всей Западной Сибири было более 80 автобусов¹⁹⁶.

В 1934 году приобретаются автобусы марки Я-6, позже приобретаются автобусы марки «ЗИС-8»¹⁹⁷.

В 1936 году в городе было 9 рабочих маршрутных автобусов¹⁹⁸, в 1939 году ещё меньше – не более трёх¹⁹⁹, но даже имеющиеся автобусы были в неудовлетворительном

¹⁸⁷ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г., 2009. С. 15-18.

¹⁸⁸ Позднякова С. От АМО до КАМАЗа: Страницы истории // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 5-7.

¹⁸⁹ Позднякова С. От АМО до КАМАЗа: Страницы истории // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 5-7.

¹⁹⁰ Большая вода: Томск в период половодья в фотографиях конца XIX - начала XX вв / Майданюк, Старкова, Брюшинин. Томск: ТОУНБ имени А. С. Пушкина, 2017.

¹⁹¹ Сибирская старина: краеведческий альманах. 1994.

¹⁹² Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

¹⁹³ Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

¹⁹⁴ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.

¹⁹⁵ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.

¹⁹⁶ Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.

¹⁹⁷ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/19-K3-Kirova/K3-par/K308/r1.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

¹⁹⁸ Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.

состоянии и эксплуатирующий их автобусный парк настаивал о списании данной техники. В целом в этот период можно говорить о кризисе автобусной системы Томска, связанной и с существующим подвижным составом.

В конце 1940-х годов приобретаются автобусы марки ЗИС-16, затем ГЗА-651. В середине 1950-х годов по городу начинают ходить автобусы марки ЗИС-155²⁰⁰ – они были 28-местными, а полная вместимость составляла 50 человек. ЗИС-155 в этот период (1956 год) эксплуатировался и в Тюмени²⁰¹.

Новый этап развития в отечественном автобусостроении начался в послевоенный период. Именно в это время восстанавливающееся городское хозяйство ощутило всё неудобство автобусов прежней конструкции – малой вместимости, маломощных, с неудовлетворительными техническими характеристиками (например, автобусы АМО, ЗИС-8 и др.). Революция в автобусостроении произошла с помощью использования вагонной компоновки – она позволяла сделать автобус вместительнее, нежели прежняя капотная, также было решено использовать более мощную дизельную тягу и полностью металлический кузов – деревянные конструкции показали свою недолговечность, на них постоянно поступали жалобы от эксплуататоров. Новые автобусы разрабатывались в рамках кооперации с американскими коллегами. Первым серийным автобусом, включавшим в себя все эти достижения, был «ЗИС-154», серийное производство которого началось в 1947 году.

Однако впоследствии (серийное производство с 1949 года) 154-я модель заменяется автобусом «ЗИС-155». Он был менее прогрессивным, чем 154-я модель – маломощный бензиновый двигатель вместо дизеля, меньший крутящий момент, меньшее количество посадочных мест²⁰². По сравнению с предыдущей моделью, новый автобус был шагом назад в конструктивном отношении. Но это было вынужденно – он был дешевле в обслуживании²⁰³, стране нужен был массовый автобус для всех, а не передовой исключительно для столичных регионов.

¹⁹⁹ Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г. 2009. С. 15-18.

²⁰⁰ Фотоархив Валерия Николаева [Электронный ресурс] URL: tomsk-foto.tpu.ru/60-Cu-CUM/Cu-par.htm (дата обращения: 23.05.2019).

²⁰¹ Скочин А.В. Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х – середине 1960-х гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2015. №1 (33).

²⁰² Автобус ЗИС-155 (Описание инструкции и руководство по эксплуатации). М.: Машгиз, 1952.

²⁰³ Горшенин А.В. Автобусы для городов СССР: технические поиски и решения 1930-1940-х гг // Научно-технические документы в современном информационном пространстве сборник докладов и выступлений на Пятом историко-архивном форуме "Память о прошлом - 2016". Волгоград: ООО "Научно-технический центр", 2016. С. 142-151.

155-й уже стал настоящим хитом продаж и наводнил города СССР, ознаменовав собой массовый переход к вагонной компоновке. Несмотря на упрощённость по техническим характеристикам и незначительное уменьшение вместимости (28 посадочных мест у 155-й модели, 34 у 154-й²⁰⁴), «ЗИС-155» сохранил внешний вид предшественника. В автобусе действительно видны американские мотивы – обтекаемые формы в кузове, круглые окна, наклонённое лобовое стекло, брутальный дизайн, полностью металлический кузов.

Доподлинно неизвестно, были ли в Томске автобусы «ЗИС-154», однако можно с уверенностью заявить, что автобусы «ЗИС-155» были в большом количестве.

Следующим поколением автобусов стал «ЗИЛ-158», его серийное производство было начато в 1957 году. Внешний дизайн изменился на более современный: боковые окна больше не разделялись на верхнее и нижнее, лобовое стекло лишилось характерного наклона, а кузов был удлинён, благодаря чему удалось увеличить количество мест для сидения до 32²⁰⁵. При этом за основу был взят кузов предшественника, вследствие чего 158-й был довольно сильно похож на своего 155-й – в частности, остались характерные скруглённые формы. В 1959 году производство «ЗИЛ-158» перешло на Ликинский автобусный завод, при этом наименование марки не изменилось.

Главным минусом новой разработки был двигатель, подвергнутый лишь незначительным улучшениям. Отсутствие радикальных изменений в силовом агрегате автобуса вызвало массу возмущений среди эксплуатирующих организаций²⁰⁶. Водители жаловались не только на факт морального устаревания техники из-за низких характеристик уже на старте производства, но и низкое качество изготовления автобусов: «руководителю предприятия совершенно безразлично, что выпускать – холодильники или автобусы», «через люки в крыше льется вода, во время дождя в автобусе надо раскрывать зонтик».

Томские пассажиры, в свою очередь, были более неприхотливыми – им новые автобусы нравились. Так, например, пенсионер С. Горбунов писал в газету «Красное знамя»: «в Томске все больше становится красивых и удобных пассажирских машин»²⁰⁷.

В Томске автобусов «ЗИЛ-158» было довольно много, они эксплуатировались на городских маршрутах, например на маршрутах №12²⁰⁸ и №19²⁰⁹. Первые упоминания

²⁰⁴ Автобус ЗИС-154 (Инструкция по обслуживанию). М.: Машгиз, 1949.

²⁰⁵ Автобусы ЗИЛ-158 и ЗИЛ-158А. Инструкция по эксплуатации. М.: Машгиз, 1958.

²⁰⁶ Наш счет автомобилистроителям // Московский автотранспортник. 1958. 9 апреля.

²⁰⁷ Претензии пассажиров // Красное знамя. 1960. 10 августа. №187 (11161).

²⁰⁸ Фотоархив Б. Ослина [Электронный ресурс] URL: https://sun9-41.userapi.com/4T_IF7_P0wh0qKggba4WeMS8PrFFI2nHN_19TA/r2PVeqr9b4M.jpg

данной модели в Томске датируются 1963 годом²¹⁰. Уже к 1966 году число автобусов данной модели в Томском автобусном парке преодолело отметку в 50% от общего числа пассажирских автобусов в городе. «158-х» в городе насчитывалось 185 единиц из общей численности автобусов в 268 штук²¹¹. Косвенным доказательством массового использования этой модели на городских перевозках также может являться фотография 1968 года, на которой в кадре находятся сразу три автобуса 158-й модели²¹².

В конце 1960-х в автобусном производстве массово появляется разнообразие моделей небольшой вместимости, в частности «КаВЗ-685» и «ПАЗ-672». Эти автобусы характерно отличались от остальных повышенным клиренсом и массивными колёсами. Будучи изначально приспособленными для сельских дорог, они прижились и на городских перевозках по причине дешевизны, надёжности и чрезвычайной ремонтпригодности – всё-таки предназначение для суровых сельских условий требовало отсутствия сложных технических решений. Стоит отметить, что по приведенным выше причинам эти автобусы завоевали огромную популярность и у водителей. Вытекающим отсюда минусом было практически полное отсутствие комфорта для пассажиров – на высоком грузовом шасси автобусы не ездил, а козлили.

«ПАЗ-652» начал серийно выпускаться в 1958 году, в 1963 на конвейере появляется его модификация «ПАЗ-652Б», а в 1968 году завод переходит на производство слегка обновлённой модели «652-го» – «ПАЗ-672». И уже под таким наименованием этот автобус выпускался аж до начала 1990-х, после чего был заменен уже хорошо известным нам автобусом «ПАЗ-3205»²¹³. Таким образом без больших внешних и технических отличий автобус производился почти 35 лет. Существовали также специальные модификации – северные («ПАЗ-672С», «ПАЗ-3201»), звукоусилительные, ритуальные и многое другое.

В Томске автобусы семейства «ПАЗ-652» и «ПАЗ-672» массово использовались на городских маршрутах с 1960-х годов. Так, например, в 1966 году в Томском автобусном парке насчитывалось 107 единиц автобусов «ПАЗ-652»²¹⁴. Об эксплуатации данных

²⁰⁹ Фотоархив А.И. Цехановского [Электронный ресурс] URL: <https://pp.userapi.com/c850324/v850324448/ffce9/e6RkFe0TL4A.jpg> (дата обращения: 10.05.2019).

²¹⁰ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/55-Pu-Pushkina/Pu-par/Pushkina-57a/r.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

²¹¹ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

²¹² Фотоархив интернет-энциклопедии «Товики» [Электронный ресурс] URL: <https://inlnk.ru/bnOeA> (дата обращения: 10.05.2019).

²¹³ Васильев И.С. Павловский автобусный завод в годы перестройки и постсоветский период (1985 - 2000 гг.) // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. №12-1. С. 77-82.

²¹⁴ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

автобусов на городских маршрутах также свидетельствуют исторические фотографии²¹⁵²¹⁶. Позже, со второй половины 1970-х годов, данные автобусы малого класса практически пропали с городских маршрутов и в основном использовались на маршрутах дальнего пригорода – в Каргасок, Парабель, Мельниково. Тем не менее, некоторое количество автобусов малой вместимости по-прежнему обслуживало пассажиров и в рамках муниципальных линий. В частности, томское муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие №2 в 1985 году получило 1 единицу автобуса 672-й модели, в 1987 – 2, а в 1989 – ещё 5. Похожие цифры были и по автобусам производства Курганского автобусного завода.

Среди продукции Львовского автобусного завода в 1960-е эксплуатируются автобусы ЛАЗ-695М²¹⁷, однако их было немного и значительной роли в перевозках они не играли.

В конце 1970-х появились новые автобусы большого класса марки ЛиАЗ-677²¹⁸, они заменили прежние автобусы большого класса – ЗИС-155. Именно автобусы ЛиАЗ-677 (и модификации) были одной из основных моделей подвижного состава в 1980-е годы. Эти автобусы стали наиболее популярными автобусами Советского Союза. Они не просто перевозили горожан, но и принимали участие во множестве известных советских фильмах – «Иван Васильевич меняет профессию», «Я сама», «Женатый холостяк», «Джентльмены удачи» и во многих других. Это не может не показывать значимость именно этих моделей для автобусных систем по всему Союзу.

Серийный выпуск 677-х начался в 1967 году, но наиболее массовым автобус стал в 1970-х и 1980-х. Он был удачен по своим технологическим особенностям – это был первый советский автобус с гидромеханической коробкой передач, по-простому – с «автоматом». Уже только это новшество порадовало множество шофёров. Удачной была и конструкция транспортного средства: это был автобус вагонной компоновки, большого класса, но небольшой по габаритам – благодаря длине в 10.5 метров он мог спокойно разворачиваться даже в стеснённых условиях небольшой конечной станции.

²¹⁵ Томский обзор. Фотофонд. Томские магазины советской эпохи [Электронный ресурс] URL: <https://obzor.city/article/577277---fotofond-tomskie-magaziny-sovetskoj-epohi> (дата обращения: 12.05.2019).

²¹⁶ Фотоархив Павла Рыжова [Электронный ресурс] URL: tomsk-foto.tpu.ru/60-Cu-CUM/Cu-par.htm (дата обращения: 12.05.2020).

²¹⁷ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/17-LK-LenKir/LK-par/LK21/r1.jpg> (дата обращения: 22.10.2019).

²¹⁸ Фотоархив Бориса Ослина [Электронный ресурс] URL: <http://tomsk-foto.tpu.ru/61-Pr-Pristan/Pr-par/P1905-Len-3/r.jpg> (дата обращения: 23.05.2019).

Первые «Икарусы» появились в городе в 1973 году. Они поступили в «Автоколонну №1977» и вышли на 119 маршрут, связывающий город с аэропортом²¹⁹. «Икарусы» являлись иномарками, т.к. были произведены в Венгрии. Первая партия состояла из пяти автобусов, вторая партия, поступившая в ту же Автоколонну в 1978 году²²⁰ – уже из шести. Автобусы второй партии были жёлтого цвета и имели три двери, в отличие от двух у ЛиАЗов.

По многочисленным воспоминаниям водителей, эти автобусы значительно отличались от советских в лучшую сторону. Работали «Икарусы» преимущественно на наиболее загруженных маршрутах.

Говоря о численности подвижного состава, необходимо привести следующие данные: в середине 1980-х в Автоколонне №1977 насчитывалось около ста ходовых автобусов, стоящих на балансе. Из них на линию ежедневно выходило около 80²²¹. В 1993 году в той же организации насчитывалось 160 автобусов, из них 143 эксплуатировались и выходили на линию. Из этих 160 автобусов в 1993 году на предприятие поступило 20, причем 19 автобусов были новыми, и лишь 1 – бывшим в эксплуатации. Также за 1993 год было списано 20 автобусов, что, в свою очередь, показывает отсутствие убывания численности подвижного состава²²².

В 1993 году в ПАТП №1 находилось 130 автобусов, из них 100% были пригодны к эксплуатации. Из этих 130 автобусов 7 были поставлены новыми в 1993 году. Также в том же году было списано с выбраковкой 13 единиц автобусов²²³. В ПАТП №2 в аналогичный период находилось 185 автобусов, из них 177 находились в состоянии, пригодном к эксплуатации. Из 185 автобусов поступило 5 новых. Также в 1993 году было списано 8 автобусов, из них 1 списан в связи с продажей, а 7 выбраковано²²⁴.

В свою очередь, более подробно подвижной состав Томска в период 1980-х и 1990-х годов можно охарактеризовать по данным о подвижном составе ПАТП-2, которые имеются в учётных карточках Госавтоинспекции (подробнее об этом типе источников см. Введение). Данное автотранспортное предприятие было сформировано в 1985 году из 30 автобусов. В конце того же 1985 года парк состоял уже из следующих единиц:

²¹⁹ День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 250.

²²⁰ День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 280.

²²¹ Позднякова С. Лицом к человеку // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 158-171.

²²² ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 17.

²²³ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 11.

²²⁴ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 16.

- 40 автобусов ЛиАЗ-677М
 - 4 автобуса Ikarus 280 (государственные номера 3727 ТОЛ и 3789 ТОЛ, поставка июль-август 1985 года; 4502-4503 ТОЛ, поставка сентября 1985 года)
 - 5 автобусов Ikarus 260 (государственные номера 4254-4256 ТОЛ, поставка сентября 1985 года; так же 4234 ТОЛ, 4221 ТОЛ)
 - 1 автобус ПАЗ-672М
 - 1 автобус ЛАЗ-695М
 - 1 автобус КАВЗ-685М
- Итого 52 автобуса.

Поставка 1986 года включала в себя следующие автобусы:

- 4 автобуса КАВЗ-685М
- 5 автобусов ЛиАЗ-677М
- 3 автобуса Ikarus 280 (государственные номера 1060 ТОН, 1061 ТОН, 9701 ТОЛ)
- 1 автобус Ikarus 260 (государственный номер 0171 ТОН)
- 2 автобуса Ikarus 256, предназначенные для междугородних перевозок.

Итого за год поступило 15 автобусов, общее количество машин в парке составило 67 единиц.

Поставка 1987 года была довольно разнообразной и включала в себя:

- 1 автобус КАВЗ-685М
- 10 автобусов Ikarus 280
- 1 автобус ЛАЗ-695Н (первый автобус данной модификации в ПАТП-2)
- 2 автобуса ПАЗ-672М
- 2 автобуса Ikarus 250 (межгород)
- 3 автобуса ЛиАЗ-677М
- 2 автобуса ЛиАЗ-677А (первые автобусы данной модификации в парке)

Итого за год на предприятие поступил 21 автобус. Общее количество машин в парке составило 88 единиц.

Поставка 1988 года была скромнее и представляла из себя:

- 7 автобусов ЛиАЗ-677М
- 8 автобусов Ikarus 280
- 2 автобуса Ikarus 256 (межгород)

Итого за год – 17 машин. Общее количество автобусов в парке – 105 шук.

В 1989 году поступили:

- 7 автобусов Ikarus 280
- 5 автобусов ЛиАЗ-677М

- 5 автобусов ПАЗ-672М
- 1 автобус КаВЗ-3270 (первый автобусы данной модели в парке).

В результате за весь 1989 год поступило 15 автобусов. В парке на этот же период находилось 120 автобусов.

В целом по результатам первой пятилетки существования ПАТП-2 можно отметить следующие тенденции:

А) преобладание отечественной техники над зарубежной для городских перевозок – из 120 автобусов на начало 1990 года для городских перевозок использовалось 114, из них лишь 38 автобусов (33%) – «Икарусы», остальные 77% – автобусы отечественного производства.

Б) на междугородних перевозках, напротив, полное отсутствие автобусов отечественного производства – все 6 междугородних автобусов были «Икарусами».

В) преобладание автобусов большого и особо большого классов. Из 120 единиц подвижного состава лишь 15 единиц (12,5%) были автобусами среднего класса. Скорее всего, они использовались как служебные развозки и на маршруты выходили довольно редко.

Г) Поступления автобусов в ПАТП-2 происходили ежегодно, причём единовременно закупка автобусов произошла лишь в момент открытия парка, в остальные годы увеличение количества машин происходило постепенно небольшими партиями.

Д) За данный период парк автобусов увеличился более чем в два раза.

Рассматривая структуру подвижного состава в городских автопарках, следует отметить, что в период 1990-х годов «Икарусов» в ПАТП №2 было больше, чем в ПАТП №1. Этот факт можно подтвердить не только списочным числом подвижного состава, но и цифрами расхода топлива: для эксплуатации «Икарусов» необходимо дизельное топливо, в то время как для автобусов ЛАЗ и ЛиАЗ использовался бензин. Так, например, в 1993 году в ПАТП №2 было потрачено за весь год 2 миллиона литров бензина и 1 миллион 200 литров дизельного топлива²²⁵. За аналогичный период в ПАТП №1 было потрачено 2,5 миллиона литров бензина и 0,4 миллиона литров дизельного топлива²²⁶. Меньшее количество автобусов, использующих дизельное топливо – «Икарусов» – в ПАТП №1 связано с двумя причинами: во-первых, в первом парке было меньше междугородних автобусных маршрутов, во-вторых, территория автопарка на улице Трифонова была значительно меньше – а значит, с большим трудом вмещала более длинные «Икарусы».

²²⁵ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 11.

²²⁶ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 16.

Наконец, в-третьих, большая часть «Икарусов» в Томске появилась в период со второй половины 1980-х по первую половину 1990-х годов – ровно в тот период, когда происходило наполнение подвижным составом ПАТП №2 после открытия. В первый парк в этот период автобусов поставлялось меньше, поскольку обновлять подвижной состав в соответствии с возрастной структурой парка на тот момент необходимости не было.

Возрастная структура парка подвижного состава во всей области в 1999 году приведена в нижеследующей таблице №4:

Таблица № 4 – Возрастная структура парка подвижного состава в Томской области по состоянию на 1999 год

Возраст нахождения автобуса в эксплуатации	Процентное соотношение
Автобусы – всего	100%
До 2 лет включительно	5,1%
Свыше 2 лет – до 5 лет включительно	17,1%
Свыше 5 лет – до 8 лет включительно	29,3%
Свыше 8 лет – до 10 лет включительно	20,6%
Свыше 10 лет – до 13 лет включительно	16,7%
Свыше 13 лет	11,2%

Таким образом, большинство автобусов – 72,1% – находились в эксплуатации до 8 лет включительно, что свидетельствует о сравнительно новом подвижном составе в структуре автобусного парка области в 1999 году. Особенно это заметно в сравнении с трамвайным и троллейбусными парками – подвижной состав трамвая в 1999 году на 85,4% состоял из трамваев, эксплуатировавшихся от 10 до 20 лет. Несколько новее трамвая был подвижной состав троллейбуса – 60,2% парка составляли машины до 10 лет.

В начале 2000-х годов становится популярным использование газомоторного топлива. Оно позволяло сократить издержки на ГСМ примерно на 30%, но для этого нужны были средства на переоборудование, которых у муниципальных предприятий не было. В связи с этим в 2002 году автопредприятия города – «Автоколонна №1977» и «ПАТП №1» – получили денежные средства от областного управления по охране окружающей среды для перехода на газомоторное топливо. Удалось переоборудовать несколько автобусов²²⁷. Кроме того, существовали планы установить в «Автоколонне» свою собственную мини-АГНКС для заправки автотранспортных средств метаном.

²²⁷ Перевод машин на газ: выгода очевидна // Красное Знамя. 2002. 17 июля. (№ 156). С 2.

В данном разделе главы №2, используя источники, приведены технические характеристики каждой модели, использующейся на городских перевозках в Томске, прослежена хронология, собраны и проанализированы статические данные. В заключение стоит отметить, что подвижной состав томского автобуса активно изменялся. Транспортные средства претерпели путь эволюции от небольшого деревянного автобуса до 16-ти метрового сочленённого металлического автобуса.

2.4. Автотранспортные предприятия и их коллектив

Пассажи́рское авто́транспортное предприя́тие №1.

Пассажи́рское авто́транспортное предприя́тие впервые было юридически оформлено в 1929 году как «Томская контора государственного сибирского краевого авто́транспортного и торгово-промышле́нного акционерного общества "Сибавтопромторг"». Однако уже в 1930 году, 1 сентября, название меняется на «Томская контора всесоюзного объединения складского и транспортного эксплуатационного дела «Союзтранс». Обе эти конторы владели как автомобильным, так и гужевым транспортом²²⁸.

В 1931 году автопарк занимает территорию по улице Трифонова, 23. Там он просуществует до своего закрытия в 2004 году. Это была территория в центре города, под горой, изначально окружённая жилыми домами. По этим естественным причинам территория парка была небольшой. Остро стояла проблема отсутствия свободного места – сначала из-за соседства на одной территории вместе с грузовыми автомашинами, затем, когда грузовые автоколонны переехали – по причине увеличения количества автобусов. В 1950-х, по требованию министра автомобильного транспорта РСФСР, которое поступило на исполнение первому секретарю обкома партии Е.К. Лигачёву, территория парка была расширена за счёт сноса расположенных вблизи частных домов²²⁹. В 1966 году территория автопарка равнялась 6277 м²²³⁰.

В 1932 году, 21 апреля, название конторы сокращается до «Томского объединения "Союзтранс"». Непосредственным эксплуатантом транспортных средств являлось дочернее предприятие данного объединения – «Автобаза "Коммунтранс"». И автобаза, и само объединение находились под непосредственным подчинением Западно-Сибирской Краевой дирекции всесоюзного объединения «Союзтранс». Помимо переименования

²²⁸ ЦДНИ ТО. Аннотация к Ф. 5649 (Муниципальное предприятие «Пассажи́рское авто́транспортное предприя́тие №1).

²²⁹ Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

²³⁰ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

произошла также реорганизация предприятия: к «Коммунтрансу» присоединили также «Комтрест», эксплуатировавший грузовые автомобили. Работники грузового подразделения восприняли объединение негативно. Во-первых, у грузового «Комтреста» лучше обстояли финансовые показатели, в то время как автобусный «Коммунтранс» переживал не лучшие времена по показателям выручки и снабжения, и в объединённом предприятии его приходилось «вытаскивать» на себе, снижая доходность грузового подразделения. Во-вторых, во главе объединённого предприятия встали начальники автобусного подразделения, так как уровень их специального образования был выше²³¹.

Названия и правовая форма предприятий в этот период менялись достаточно часто. Уже в 1933 году, 3 февраля, автобаза переименовывается в Томское отделение Западно-Сибирского Краевого треста местного транспорта (по другим данным, Краевого транспортного треста) «Транспорттрест». Здесь наблюдается смена названия вышестоящего треста, что потребовало смену названия и дочерних предприятий, в том числе и рассматриваемой нами автобазы на Трифонова.

Вышестоящий трест сменился снова уже спустя год, 10 июня 1934 года. Предприятие переименовывается в Хозрасчётную эксплуатационную контору «Автогужтрест» (по другим данным – Томская эксплуатационная контора Западно-Сибирского управления «Автогужтрест»).

В 1939 году на базе «Автогужтреста» создаётся Томская автотранспортная контора («АТК»), которая обслуживала внутриобластные маршруты. Также с 1939 года «Автогужтрест» стал подчиняться созданному в том же году наркомату автомобильного транспорта. После этого факта в народе наименование предприятия закрепилось как «Автобаза НКАТ», что подтверждают многочисленные газетные заметки.

Во время Великой Отечественной войны, несмотря на отсутствие пассажирского автобусного движения, автобаза продолжала свою деятельность благодаря грузовым перевозкам. В 1940-х годах предприятием заведовал И.К. Кондратьев – по воспоминаниям ветерана предприятия С.И. Ошаева, человек очень трудолюбивый, проводивший очень много времени на работе²³². Помимо непосредственной деятельности автобаза также оказывала населению сварочные работы²³³. Также предприятие оказывало социально значимую поддержку горожанам: например, во время наводнения все транспортные

²³¹ Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

²³² Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

²³³ Томская автобаза принимает заказы // Красное Знамя. 1941. 13 августа. (№143). С. 2

средства должны быть использованы для ликвидации последствий бедствия по первому требованию²³⁴.

На предприятии, как и на многих других, во время войны проходили агитационно-пропагандистские лекции, целью которых ставилось «довести до сознания масс понимание внутренней и международной обстановки» и «указание задач, которые стоят перед каждым гражданином страны в момент войны»²³⁵. Причём в одной из заметок подчёркивалось, что «автобаза славилась как предприятие, где лекции всегда срываются»²³⁶. На лекциях ставились в пример бывшие сотрудники автобазы, которые помогали на фронте в качестве шофёров – уже упомянутые выше А.И. Логинова и Е. Решетникова.

Непосредственный вклад в победу автобаза формировала не только кадрами, но и техникой: немало автомашин автобаза отдавала на фронт, передавая их в Красную Армию.

Необходимо также отметить, что предприятие имело и контролирующие функции. Это также можно понять по газетным публикациям: так, например, в «Красном Знамени» было опубликовано решение исполкома Томского городского Совета депутатов трудящихся №670 «Об использовании порожних пробегов ведомственного транспорта»²³⁷. По данному решению необходимо было предоставлять сведения обо всех порожних пробегах автобазе за сутки, чтобы порожние пробеги могли использоваться, в противном случае взимался штраф. Юридически это закреплялось обязательством заключить договора с автобазой на использование порожних пробегов. Данная мера была принята для экономии топлива. Таким образом, автобаза была не только исполнителем перевозок, но и организатором.

С 1 января 1944 года автотранспортная контора («АТК») подчиняется Томскому областному автотранспортному управлению, которое, в свою очередь, было подведомственно министерству автотранспорта РСФСР²³⁸. 2 апреля 1947 года «Автотранспортная контора» переименовывается в «Томскую пассажирскую автотранспортную контору».

В 1953 году, 9 мая, предприятие вновь переподчиняется – теперь вместо областного автотранспортного управления оно подчинено томскому автотресту

²³⁴ Приказ городской Чрезвычайной тройки по борьбе с наводнением // Красное Знамя. 1943. 6 апреля. (№ 71). С. 2.

²³⁵ Из опыта лекционной работы // Красное Знамя. 1943. 5 июня. (№ 113-114). С. 4.

²³⁶ Из опыта лекционной работы // Красное Знамя. 1943. 5 июня. (№ 113-114). С. 4.

²³⁷ Об использовании порожних пробегов ведомственного транспорта // Красное Знамя. 1942. 13 октября. (№ 113). С. 2.

²³⁸ Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 264-265.

«Союзгазоттранс». В результате меняется и наименование предприятия, теперь оно называется «Пассажирская автотранспортная контора Томского автотреста "Союзгазоттранс"». Для транспортных предприятий это означало необходимость реконструировать ставшие подведомственными сельские автобазы в области, подавляющее большинство которых находилось в плачевном состоянии.

В мае 1954 году министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР И.А. Лихачёв выпустил приказ №67, согласно которому грузовые и пассажирские перевозки следовало разграничить. Для соответствия этому приказу были приняты нормативно-правовые документы на местном, региональном уровне²³⁹. В результате уже в июне 1954 года Томская автобаза была разделена на две самостоятельные автотранспортные конторы первой категории: «Томская областная грузовая автотранспортная контора» и «Томская областная пассажирская автотранспортная контора». Сам факт появления данного приказа свидетельствовал о приобретении большей значимости пассажирских перевозок – как раз в середине 1950-х ситуация с городским транспортом по всей стране стала нормализоваться, и автобусным предприятиям необходимо было дать самостоятельность. Оба предприятия, в свою очередь, были подведомственны областной автотранспортной конторе²⁴⁰.

Вскоре подчинение сменилось в очередной раз. Это произошло 13 мая 1955 года, и вследствие этого название предприятия стало звучать как «Пассажирская автотранспортная контора Томского автотранспортного треста "Минавтошосдор"»²⁴¹.

В 1963 году подчинение из всесоюзного стало областным в связи с созданием местного областного автотранспортного управления. Таким образом, с 1 сентября 1963 года предприятие начинает именоваться «Пассажирская автотранспортная контора Томского областного автотранспортного управления». Данное управление обладало определённой долей самостоятельности – так, например, в 1967 году внутри него были созданы собственное бюро технической помощи для разработки проектно-сметной документации и строительный участок для реконструкции строений предприятий, входивших в структуру управления²⁴².

1 декабря 1965 года снова изменилось наименование предприятия – с «Пассажирской автотранспортной конторы» на «Автобусный парк». Подчинение осталось

²³⁹ Речь идёт о: распоряжении №301 исполнительного комитета Томского областного Совета депутатов трудящихся от 5 июня 1954 года; приказе №155 Томского областного управления автомобильного транспорта и шоссейных дорог от 29 июня 1954 года; приказе №1 Автотранспортной конторы от 5 июля 1954 года.

²⁴⁰ Новокшенов, В. За рулём человек // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 86-110.

²⁴¹ ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 548. Л. 16.

²⁴² Верещак, В. Трудные километры // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 63-85.

прежним. 1 октября 1967 года «Автобусный парк» переименовывается в Томское ПАТП №1 – название, наиболее привычное для современного томича, так как оно продержалось вплоть до ликвидации предприятия в 2008 году.

К 1966 году большая часть территории по улице Трифонова автотранспортного предприятия была заасфальтирована. Также в составе Томского автобусного парка существовал профилакторий с функциями стоянки автотранспорта и небольших операций по его техническому обслуживанию. Он располагался по адресу Иркутский тракт, 47²⁴³. Позже профилакторий будет ликвидирован, а его территория будет переоборудована под таксопарк.

С 1 января 1984 ПАТП №1, как и другие автотранспортные конторы города, начинает подчиняться холдингу «Томскавтотранс», вследствие чего изменяется полное наименование автотранспортного предприятия. Теперь оно официально именуется как «Пассажирское автотранспортное предприятие № 1 Томского территориального (с января по август 1988 года – государственного)²⁴⁴ производственного объединения автомобильного транспорта «Томскавтотранс»²⁴⁵.

С 6 октября 1992 года ПАТП №1 (так же, как и ПАТП №2) становятся самостоятельными муниципальными предприятиями, с них снимается подчинение Томскому территориальному объединению автомобильного транспорта.

На предприятии служил Герой Социалистического Труда, шофёр М.С. Бушуев. Данное звание было присвоено ему указом Президиума Верховного Совета СССР в 1971 году²⁴⁶. Также на предприятии трудилось два водителя, обладавших званием «почётный автотранспортник». Оно выдавалось министерством автомобильного транспорта РСФСР. Наконец, в ПАТП №1 также работал водитель, которому было присвоено почётное звание «Отличник министерства автомобильного транспорта РСФСР»²⁴⁷.

По состоянию на 1998 год на территории ПАТП №1 по улице Трифонова, 23, помимо боксов с подвижным составом находились: административно-управленческий персонал: приёмная директора, главный инженер, бухгалтерия, заместители директора по кадрам, перевозкам и безопасности движения, отдел кадров. Так же там существовали

²⁴³ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

²⁴⁴ Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 264-265.

²⁴⁵ ЦДНИ ТО. Аннотация к Ф. 5649 (Муниципальное предприятие «Пассажирское автотранспортное предприятие №1).

²⁴⁶ День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 250.

²⁴⁷ Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 266-268.

парковая служба диспетчеризации, касса по приёму выручки, контрольный механик, производственно-технический отдел и столовая²⁴⁸.

В 2000 году в связи с непростым положением на предприятии была создана первичная профсоюзная организация. Она была подведомственна томской областной профсоюзной организации профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РФ²⁴⁹.

С первой половины 1990-х по первую половину 2000-х годы пост директора занимал И.И. Старовойтов²⁵⁰. На 2002 год инженером по безопасности движения являлся В.В. Костяев²⁵¹.

Заключительным моментом существования ПАТП №1 можно считать июль 2004 года, когда всё его имущество, за исключением территории, передали в аренду частному предприятию ООО «Горавтотранс». Это происходило под руководством мэра Томска А.С. Макарова²⁵². Для того, чтобы понять, в каком плачевном виде находилось муниципальное предприятие, достаточно посмотреть на список передаваемого имущества. На 2004 год на балансе ПАТП №1 состояло лишь 20 автобусов, из них 14 городских – но исключительно автобусы малого класса «ПАЗ-3205», пришедшие на предприятие новыми в 1997 и 2001 годах²⁵³. Все остальные автобусы ПАТП №1, исключая 21 передающуюся единицу, были непригодны для эксплуатации и списаны с баланса предприятия.

В том же 2004 году произошло и фактическое закрытие. Территория была продана, а здания снесены.

Предприятие официально было ликвидировано в феврале 2008 года по причине банкротства.

²⁴⁸ Желтые страницы Томсктелеком: Информационный бюллетень / Под ред. Тарасенко А. Томск: 1998.

²⁴⁹ ППОС ТМ ПАТП №1 // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: zachestnybiznes.ru/company/ul/1037000001565_7021023241_ (дата обращения: 16.03.2020).

²⁵⁰ Распоряжение мэра города Томска от 30.08.2002 г. № р 298 «О создании комиссии по реорганизации автотранспортных пассажирских предприятий г.Томска» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/R_2002_298 (дата обращения: 13.03.2020).

²⁵¹ Постановление мэра города Томска от 1.07.2002 г. № 276 «О порядке открытия маршрутов пассажирского транспорта в г.Томске» // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс] URL: docs.cntd.ru/document/951803306 (дата обращения: 13.03.2020).

²⁵² Постановление мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О расторжении договоров безвозмездного пользования с УМП "ГАТП" и УМ "ПАТП-1" и передаче основных средств в аренду ООО "Горавтотранс"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/urllact/P_2004_335 (дата обращения: 16.03.2020).

²⁵³ Приложение №1 к постановлению мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О расторжении договоров безвозмездного пользования с УМП "ГАТП" и УМ "ПАТП-1" и передаче основных средств в аренду ООО "Горавтотранс"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/urllact/P_2004_335 (дата обращения: 16.03.2020).

Ликвидация произошла на основании определения арбитражного суда о завершении конкурсного производства²⁵⁴. На финальном этапе ликвидации конкурсным управляющим был Г.В. Артышук, так же ликвидировавший и УМП «ГАТП», о судьбе которого будет сказано ниже.

Автоколонна №1977.

Создание второго гаража для автобусов стало необходимо в конце 1960-х годов, когда единственный в Томске на тот момент автопарк уже значительно перерос свои возможности по содержанию и эксплуатации автобусов. В результате уже к 1966 году была готова проектно-сметная документация на строительства автопарка на 100 автобусов²⁵⁵, а в 1967 году было создано само предприятие «Автобусный парк №2»²⁵⁶. Позже наименования менялись – сначала на «Второе пассажирское автохозяйство»²⁵⁷, и затем, наконец, на название, которое закрепилось на длительный срок – на «Автоколонну №1977».

Территория, которую автопарк занял в 1967 году, была расположена по Иркутскому тракту, дом 63/1. Это было небольшое пространство в котловине, ограниченное со всех четырёх сторон: с юга – железнодорожной веткой в виде подъездных путей на кирпичный завод; с запада – дорогой, по которой автобусы выезжали в город; с севера – территорией таксопарка; с востока – территорией завода слесарно-монтажного инструмента. С этим были связаны проблемы нехватки пространства для комфортного функционирования предприятия, с которыми автоколонна столкнётся при своём развитии.

По воспоминаниям А.Ш. Булатова, который занимал должности инженера по технике безопасности и председателя профсоюзного комитета в Автоколонне №1977, первые года существования предприятия были непростыми, в том числе из-за плохих материально-технических условий. Он вспоминал: «Канавы для осмотра автобусов располагались прямо на въезде. Ремонтная мастерская была крыта шифером прямо на перекрытие, потолка как такового не существовало»; «Деление на производственные участки было чисто условным. В помещении зимой сквозняки и морозы господствовали почти безраздельно»; «От скопления выхлопных газов падали голуби, которые заполняли пространство под крышей»²⁵⁸. Такое положение дел было связано с тем, что здание

²⁵⁴ УМП "ПАТП №1" // Каталог организаций - List-Org [Электронный ресурс] URL: www.list-org.com/company/11304128 (дата обращения: 16.03.2020).

²⁵⁵ ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.

²⁵⁶ Буклет 70 лет ПАТП-1. Томск: 1999.

²⁵⁷ Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.

²⁵⁸ Позднякова С. Лицом к человеку // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 158-171.

автоколонны не было построено специально для автопарка: до 1967 года в нём хранилась глина для кирпичного завода, который был расположен поблизости. Из-за нехватки места в здании автобусы парковались под открытым небом, из-за чего в зимнее время случались поломки. Это, в свою очередь, сказывалось на опозданиях при выходе автобусов на линию, на текучести кадров и на дисциплине сотрудников.

Новый гараж, построенный по типовому советскому проекту автомобильных предприятий 1956 года²⁵⁹, будет построен лишь к 1976 году²⁶⁰. Это было масштабным строительством, ведь построенный был гараж рассчитан на размещение в нём 200 автобусов среднего класса вместимости (в реальности автобусов помещалось меньше, поскольку на предприятии существовали автобусы большого и особо большого класса вместимости). Масштабной была и стоимость проекта. Так, по воспоминаниям главы «Томского областного автотранспортного управления» И.Г. Бурцева, первоначальная смета строительства превышала 3,5 миллиона рублей²⁶¹. Также он отмечал, что строительство гаража выполнялось заключёнными, а курировал весь проект областной главк – «Томское областное автотранспортное управление», начальство автоколонны же в строительстве не вмешивалось и занималось исключительно перевозочной деятельностью.

Данное строительство произойдёт при начальнике автоколонны А.А. Амелине, который возглавлял автоколонну №1977 более двадцати лет. Получив большой и просторный бокс для автобусов, он не остановился на достигнутом и принялся улучшать условия предприятия. При нём – и, в отличие от строительства гаража, при его непосредственном участии²⁶² – также будут построены здание отдела главного механика, оздоровительный комплекс (включающий в себя здравпункт, бассейн и сауну), кафе «Отдых», шинно-мотажный цех, хранилище ГСМ, освоено подсобное хозяйство (с собственным свиноматочником и овощехранилищем), проведена вытяжная вентиляция в боксах. Появится также и собственный подшефный детский комбинат «Пчёлка»²⁶³.

В результате всех вышеуказанных мер предприятие, созданное в непростых условиях и сразу же после создания ставшее депрессивным, превратилось в процветающее. Уделялось большое внимание улучшениям в сфере условий труда – чтобы

²⁵⁹ Позднякова С. Лицом к человеку // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 158-171.

²⁶⁰ Бурцев И. Годы далёкие и близкие // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 250-263.

²⁶¹ Бурцев И. Годы далёкие и близкие // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 250-263.

²⁶² По воспоминаниям И.Г. Бурцева, участие Амелина заключалось в том, что на автоколонну, которую возглавлял Амелин, были наложены обязанности не только заказчика работ по обустройству и освоению построенного комплекса, но и исполнителя. «Кроме автоколонны никто другой не оснастит, не наладит и не запустит технологические линии» - отмечал И. Бурцев.

²⁶³ Позднякова С. Лицом к человеку // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 158-171.

они были максимально комфортными для сотрудников. Глава областного управления И.Г. Бурцев называл «Автоколонну» «эталонном для всех других предприятий объединения»²⁶⁴. На предприятии к концу 1980-х был один из самых низких показателей по текучести кадров, высокая дисциплина, регулярное выполнение плановых показателей.

С 1 января 1984 предприятие входит в Томское территориальное производственное объединение автомобильного транспорта «Томскавтотранс»²⁶⁵. В отличие от ПАТП-1 и ПАТП-2, которые выйдут из этого объединения в 1992 году, Автоколонна-1977 останется в нём вплоть до конца объединения.

По состоянию на 2004 год на территории «Автоколонны №1977» по Иркутскому тракту, 63, помимо боксов с подвижным составом находились:

Административно-управленческий персонал: приёмная начальника автоколонны, заместитель начальника по перевозкам, главный инженер, мастер по ТО-1 и ТО-2, отдел кадров²⁶⁶.

Так же у предприятия была своя диспетчерская служба.

На предприятии даже имелся собственный музей, открытый в 1985 году. В нём представлены как исторические аспекты деятельности предприятия, так и участие работников в Великой Отечественной войне. С 1990-х годов музеем руководила В.М. Прудникова. В 1999 году музей предприятия занял второе место на смотре-конкурсе музеев Октябрьского района²⁶⁷.

На предприятии трудились сразу несколько обладателей почётных званий отрасли: так, звание «Почётный автотранспортник» было присвоено бригадиру водителей А.С. Сарсину и начальнику автоколонны А.А. Амелину; звание «Отличник министерства автомобильного транспорта РСФСР» было присвоено водителю И.Л. Романову²⁶⁸.

На 2018 год предприятие существует и называется АО «Томскавтотранс»²⁶⁹, однако не участвует в городских автобусных перевозках.

Пассажирское автотранспортное предприятие №2.

²⁶⁴ Бурцев И. Годы далёкие и близкие // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 250-263.

²⁶⁵ ЦДНИ ТО. Аннотация к Ф. 5649 (Муниципальное предприятие «Пассажирское автотранспортное предприятие №1).

²⁶⁶ Желтые страницы Томсктелеком: Информационный бюллетень / Под ред. К. Портнова. Томск: 2004.

²⁶⁷ Сизова И.А. Музей ОАО «Автотранс» // Томские музеи. Общественные, ведомственные и музеи предприятий, организаций: материалы к энциклопедии "Музеи и музейное дело Томской области". Томск: Издательство ТГУ, 2012.

²⁶⁸ Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 264-265.

²⁶⁸ ЦДНИ ТО. Аннотация к Ф. 5649 (562 ед.хр).

²⁶⁹ АО «Томскавтотранс» [Электронный ресурс] URL: tomskavtotrans.ru (дата обращения: 15.10.2018).

К медиане 1980-х годов сложилась ситуация, аналогичная ситуации второй половины 1960-х – город Томск развивался территориально и требовал большое количество новых маршрутов с регулярным графиком работы. Для этого были необходимы новые производственные мощности, поскольку имеющиеся уже не справлялись. В результате методом подряда²⁷⁰ (предприятия города получали определённый объём работ и должны были выполнить их в определённый срок путём привлечения своих рабочих и техники) был воздвигнут новый автобусный парк в микрорайоне Каштак. Официальная дата открытия предприятия – 15 марта 1985 года²⁷¹, изначально оно именовалось Пассажирским автотранспортным предприятием №2 и к моменту открытия имело 30 автобусов. Первым директором был назначен И.В. Колесников. Закроется ПАТП №2 17 марта 2003 года, просуществовав 18 лет.

«Второй парк» изначально подчинялся Томскому территориальному объединению автомобильного транспорта. Однако с 6 октября 1992 года ПАТП №2 (так же, как и ПАТП №1) становятся самостоятельными муниципальными предприятиями.

В апреле 1989 года прошла часовая забастовка водителей автобусов. Как сообщалось в газете «Красное знамя», водители «были недовольны низким уровнем зарплаты и плохими социальными условиями»²⁷².

В 1998 году на территории ПАТП №2 по проспекту Мира, 52, помимо боксов с подвижным составом находились:

Административно-управленческий персонал: приёмная начальника парка (позже – директора), заместители начальника по перевозкам и по безопасности движения, начальник гаража, главный инженер, отдел кадров и плановый отдел, бухгалтерия.

Так же там существовали парковая служба диспетчеризации, касса по приёму выручки, контрольный механик, узел связи, производственно-технический отдел и отдел снабжения²⁷³.

На предприятии трудились сразу несколько обладателей почётных званий отрасли: так, звание «Почётный автотранспортник» было присвоено бригадире водителей Ю.Н. Перкову; звание «Отличник министерства автомобильного транспорта РСФСР» носил бригадир водителей А.Е. Мусатов²⁷⁴.

²⁷⁰ Бурцев И. Годы далёкие и близкие // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 250-263.

²⁷¹ ЦДНИ ТО. Аннотация к Ф. 5783 (Томское муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие №2 Администрации города Томска).

²⁷² День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003. С. 250.

²⁷³ Желтые страницы Томсктелеком: Информационный бюллетень / Под ред. Тарасенко А. Томск: 1998.

²⁷⁴ Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 264-265.

Фактически прекратило деятельность по перевозкам в 2001 году после передачи всего имущества в созданное УМП «ГАТП» (см. разделы №5 и №6). Юридически ликвидировано в ноябре 2005 года решением суда²⁷⁵.

Городское автотранспортное предприятие.

В 2001 году в целях реализации программы по реорганизации городского автомобильного транспорта постановлением мэра Томска А.С. Макарова создано УМП «Городское автотранспортное предприятие»²⁷⁶. В уставной капитал был вложен автозаправочный автомобиль стоимостью 125 тысяч рублей. Согласно данным из ЕГРЮЛ официально предприятие было зарегистрировано 5.06.2001²⁷⁷. Осенью того же года данному предприятию было передано всё имущество ПАТП-2²⁷⁸ – и автобусы, и территорию – в хозяйственное ведение. Таким образом, фактически «Городское автобусное предприятие» можно считать его преемником.

В дальнейшем, в 2002 году на базе ГАТП планировалось сделать единое автобусное предприятие, объединив его с ПАТП №1, с последующей ликвидацией последнего. Для этих целей была создана комиссия по реорганизации автотранспортных перевозок²⁷⁹. В состав комиссии, помимо чиновников из мэрии, вошли так же директора ПАТП №1 и ГАТП. Несмотря на то, что юридически ПАТП №2 ещё продолжало существовать, его представители в состав комиссии не вошли – фактически оно уже находилось в состоянии ликвидации, и автопарк на проспекте Мира представляло именно ГАТП. Однако объединения с «первым парком» не произошло.

Заключительным моментом существования ГАТП можно считать июль 2004 года, когда всё его имущество, включая территорию, передали в аренду частному предприятию ООО «Горавтотранс». Это происходило под руководством мэра Томска А.С. Макарова²⁸⁰. Для того, чтобы понять, в каком плачевном виде находилось муниципальное предприятие, достаточно посмотреть на список передаваемого имущества. На 2004 год на балансе

²⁷⁵ Томское муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие №2 // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: cutt.ly/ftprjZH9 (дата обращения: 10.03.2020).

²⁷⁶ Постановление мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О создании УМП "Городское автотранспортное предприятие"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/P_2001_318 (дата обращения: 13.03.2020).

²⁷⁷ УМП "ГАТП" // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: clck.ru/MPU6N (дата обращения: 10.03.2020).

²⁷⁸ Постановление мэра города Томска от 30.10.2001 г. № 640 «О передаче в хозяйственное ведение имущества "УМП ГАТП"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/P_2001_640 (дата обращения: 13.03.2020).

²⁷⁹ Распоряжение мэра города Томска от 30.08.2002 г. № р 298 «О создании комиссии по реорганизации автотранспортных пассажирских предприятий г.Томска» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/R_2002_298 (дата обращения: 13.03.2020).

²⁸⁰ Постановление мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О расторжении договоров безвозмездного пользования с УМП "ГАТП" и УМ "ПАТП-1" и передаче основных средств в аренду ООО "Горавтотранс"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/urllact/P_2004_335 (дата обращения: 16.03.2020).

ГАТП состоял лишь 21 автобус, из них всего пять городских – это «Икарусы-260», пришедшие в 2002 году бывшие в употреблении из Венгрии²⁸¹. Все остальные автобусы ГАТП, исключая 21 передающуюся единицу, были непригодны для эксплуатации. Впрочем, даже из этих передающихся машин далеко не все были годны для последующей эксплуатации в ООО «Горавтотранс».

Руководителями ГАТП были: К.О. Беляков²⁸² (2001-2003, занимал посты директора и заместителя директора), Ю.А. Евдокимов²⁸³ (занимал пост директора в 2002 году).

Предприятие официально было ликвидировано в августе 2007 года по причине банкротства. Ликвидация произошла на основании определения арбитражного суда о завершении конкурсного производства²⁸⁴. На финальном этапе ликвидации конкурсным управляющим был Г.В. Артышук, известный так же как конкурсный управляющий таких томских предприятий, как ООО «СУ-13» и УМП «ЛЖРЭТ Ленинского района».

По результатам исследования составных элементов автобусной системы Томска были получены выводы, изложенные ниже в заключении данной главы.

Для начала следует отметить выводы, полученные при рассмотрении маршрутной сети.

На первом этапе существования томского автобуса следует отметить вывод о том, что все первые маршруты начинались на томских железнодорожных вокзалах. Таким образом, основная функция томского автобуса заключалась в доставке пассажиров, прибывших в город на поезде, в ключевые места Томска, в то время как функция перевозки пассажиров по самому городу была вторична. Причём автобус доставлял пассажиров в центральные районы города, на которых были расположены ключевые объекты торговли и доходные дома, что, в свою очередь, ориентировало автобусное сообщение на приезжих. Тем не менее, идеи о необходимости связать город с отдалёнными жилыми районами в Томске существовали, причём появились они довольно рано, с официального запуска муниципального автобуса в 1926 году. Однако по разным причинам для воплощения этих идей не хватало ресурсных возможностей, поэтому

²⁸¹ Приложение №1 к постановлению мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О расторжении договоров безвозмездного пользования с УМП "ГАТП" и УМ "ПАТП-1" и передаче основных средств в аренду ООО "Горавтотранс"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/urllact/P_2004_335 (дата обращения: 16.03.2020).

²⁸² Беляков Константин Олегович // Официальный сайт Думы города Томска [Электронный ресурс] URL: duma70.ru/belyakov_konstantin_olegovich (дата обращения: 13.03.2020).

²⁸³ Распоряжение мэра города Томска от 30.08.2002 г. № р 298 «О создании комиссии по реорганизации автотранспортных пассажирских предприятий г.Томска» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/R_2002_298 (дата обращения: 13.03.2020).

²⁸⁴ УМП "ГАТП" // Каталог организаций - List-Org [Электронный ресурс] URL: www.list-org.com/company/54993 (дата обращения: 16.03.2020).

трудное время для автобусного сообщения – с момента его появления в городе вплоть до 1950-х годов – стабильнее других всегда работали именно маршруты до вокзалов.

Ситуация изменилась лишь на этапе послевоенного налаживания стабильного функционирования автобусного сообщения. По мнению автора, этому способствовали два ключевых фактора: во-первых, это появление ресурсов для увеличения объёмов перевозок; во-вторых, это перенос в город большого количества предприятий промышленности вследствие Великой Отечественной войны. Таким образом, в Томске увеличилось количество рабочих мест – то есть мест ежедневного притяжения горожан. Томский автобус помог гражданам передвигаться до их рабочих мест, появилось немало новых автобусных маршрутов.

Уже на рубеже 1950-х и 1960-х годов, когда картина городских маршрутов сформировалась достаточно крепко, можно рассмотреть маршруты автобусного сообщения города в их стабильной работе, без вынужденных отмен маршрутов и сокращений графиков, как было ранее. Среднестатистический городской маршрут советского периода решал как правило четыре задачи в обеспечении транспортных связей города: связь с отдалённым микрорайоном – так называемый «ближний пригород» (например, районы Спичфабрика, посёлок Спутник); связь с основными жилыми микрорайонами, которая была необходима для жизнедеятельности, поскольку в них жило большее количество томичей; связь с местами производства (заводами, фабриками); связь с центром города. Такая структура автобусных линий существовала до конца СССР.

С распадом СССР и началом периода массовой коммерциализации в городе появляются частные перевозчики, которые начинают стихийно складывать свою маршрутную сеть. Проанализировав её, можно отметить слабые места в сложившейся транспортной системе муниципальных перевозчиков. Так, основным слабым местом являлась слабая транспортная связь внутри района. Муниципальный автобус заходил в начало микрорайона, но, как правило, не следовал по его внутренним улицам, или улицам третьей категории. При этом стоит отметить, что основные транспортные связи по ключевым улицам города у муниципального автобуса были выстроены верно. В свою очередь, частные перевозчики в альтернативной маршрутной сети дублировали маршруты муниципальных перевозчиков по ключевым улицам города, выстраивая в целом уже существующие маршруты, при этом они продляли свои маршруты вглубь микрорайонов и жилых массивов, делая конечные станции и посадочные площадки ближе к пассажиру. В результате альтернативная частная маршрутная сеть имела больший охват пассажиров в начале маршрута. Вторым слабым местом муниципальной автобусной сети была склонность к пересадочному сообщению в центре города, что было вызвано очередным

уменьшением ресурсной базы во второй половине 1990-х годов. Частные перевозчики, в свою очередь, предлагали беспересадочное сообщение. Оба этих фактора вместе и послужили причинами оттока горожан из муниципальных автобусов.

Также необходимо сделать определённые выводы в контексте экономики перевозок и стоимости проезда. На заре автобусного сообщения, в Российской Империи, стоимость проезда была крайне высокой, что также подтверждает сделанный выше вывод о схожести первых автобусов с аттракционом, поскольку при чрезмерно высокой стоимости проезда автобус не может являться ежедневным транспортом для перевозок. В то же время, этот факт подчёркивал самокупаемость и бюджетную независимость автобусных перевозок.

В советский период, в том числе по идеологическим причинам, сохранялась чрезвычайно низкая стоимость оплаты проезда. При этом не стоит забывать об определенных особенностях. Так, например, со второй половины 1920-х по 1960 год в городе функционировала система оплаты проезда, зависящая от расстояния, которое проехал пассажир. В результате при проезде нескольких станций стоимость проезда действительно была крайне низкой, однако при проезде маршрута целиком стоимость значительно увеличивалась. Стоимость проезда по всему маршруту стала невысокой лишь после отмены тарификации по участкам и внедрения единой стоимости проезда в 1960 году.

Количество собранной платы с пассажиров в советский период, хоть и было показателем эффективности работы предприятия, не оказывало значительного влияния на уровень экономического развития организации. При получении избыточной прибыли с пассажиров она сдавалась в городской бюджет, при этом, напротив, при недостаточном уровне сборов с пассажиров автопарк получал дотации до необходимого уровня. Поэтому экономический баланс предприятия, а в связи с этим и его материально-техническое оснащение, не имело зависимости от количества перевезённых пассажиров и определялось органами власти. При этом, поскольку последние были заинтересованы в надёжном функционировании городского транспорта, бюджетное финансирование, по мнению автора работы, можно назвать достаточным, а в некоторые годы даже избыточным.

Ситуация менялась после распада СССР, в 1990-е годы. Как уже было обозначено выше, городской транспорт был крайне зависим от бюджетных вливаний. Ситуацию также усугубляло большое количество льготных категорий граждан, которым был доступен бесплатный проезд – муниципальные предприятия нередко перевозили полные автобусы граждан, с которых не получали не копейки. При этом ситуация 1990-х

годов, характеризующаяся сокращением доходов местных бюджетов, а, следовательно, и возможностей финансирования, растущая автомобилизация населения и появившаяся альтернатива в виде частных перевозчиков – все эти факторы заставляли органы муниципального самоуправления задуматься о необходимости иметь в городе муниципальный автобусный транспорт. Администрация первого мэра города Г.В. Коновалова в ответ на этот вызов извне продолжила финансирование муниципальных автобусных перевозок, однако администрация последующего мэра города А.С. Макарова предприняла противоположные действия и бюджетное финансирование ограничивала. Закрытие муниципальных пассажирских автобусных предприятий, произошедших в период нахождения на посту мэра А.С. Макарова, официально объяснялось представителями власти, как правило, именно экономическими причинами.

Отдельно стоит также отметить выводы в части использованного во время работы системы подвижного состава. Основной вывод заключается в наличии специфики использования подвижного состава, которая была вызвала плановой экономикой, действовавшей в СССР. Во-первых, Во-первых, используемая техника могла быть только отечественная или импортная из стран СЭВ, что накладывало определённую зависимость от производимого в СССР и странах СЭВ ассортимента автобусов. Во-вторых, командное распределение не давало возможности использовать подвижной состав с учётом нюансов маршрутов и особенностей каждого парка – на практике это заключалось в использовании городских автобусов на пригородных линиях, недостаточно полному заполнению автобуса или же (чаще всего) напротив, к его переполнению.

Безусловно, стоит отметить колоссальное влияние технического прогресса именно на конструкцию автобусов. Первые автобусы, которые использовались в России, обладали небольшой мощностью, были неудобными для пассажира, кузов был деревянный, что сказывалось как на безопасности, так и на невысоком сроке службы. Позже, в 1950-е годы, во время подъёма автобусного транспорта по всей стране в России начинается переход от капотной компоновки к вагонной. В результате этого и многих других технических новшеств в стране производятся автобусы, соответствующие международному уровню автобусного строения.

Однако, позже мировой технический прогресс уходит далеко вперёд. В 1967 году в СССР запускается в производство автобус «ЛиАЗ-677» – передовой и прорывной для страны автобус с автоматической коробкой передач. В том же 1967 году в Германии выходят с конвейера первые автобусы «Mercedes-Benz O305», которые были кратно лучше «ЛиАЗа» и по ходовым, и по агрегатным характеристикам. Примерно со второй половины 1960-х российское автобусное производство начинает радикально отставать от

мирового. Ситуация не изменилась и к концу 1980-х – с конвейера завода в Ликино-Дулёво продолжали выходить автобусы «ЛиАЗ-677», конструкция которых спустя 20 лет была морально устаревшей. Разумеется, ситуация, сложившаяся в сфере автобусного производства в России имела прямое влияние и на подвижной состав, который существовал в Томске.

В то же время, в ситуации 1990-х годов существовала альтернатива муниципальному перевозчику, в распоряжении которого были хоть автобусы «ЛиАЗ» и «Ikarus», в виде частных перевозчиков с гораздо более тесными и неудобными для пассажира автобусами «ПАЗ», «КаВЗ» и «Кубань». Казалось бы, на фоне автобусов, изначально предназначавшихся для колхозов и совхозов, пассажир должен был выбрать рублём более комфортабельные и вместительные автобусы муниципального перевозчика. Однако, большое количество платёжеспособных пассажиров, не обладающих льготами, использовало для повседневного передвижения автобусы частных перевозчиков, что, в том числе, привело к закрытию муниципальных предприятий в городе. Этот факт свидетельствует о том, что исключительно качество подвижного состава для пассажирских перевозок не имеет лидирующей значимости: для качественного обслуживания пассажирам более важны и другие критерии, такие как удобная маршрутная сеть, а также соблюдение графика и интервалов движения.

В завершении следует сделать выводы по исследованию самих автотранспортных предприятий.

Автотранспортные предприятия Томска имели большое значение в экономической и социальной жизни города. Развитие предприятий транспортной сферы способствовало развитию региона посредством создания рабочих мест и инфраструктуры как для работников предприятий транспортной сферы (ведомственные детские сады, загородные лагеря детского отдыха, жилые дома для сотрудников и многое другое), так и для жителей города путём непосредственного оказания транспортных услуг.

Необходимо отметить модернизацию транспортных предприятий, произошедшую за все годы существования томского автобуса. На начальном этапе существования томского автобуса территории автопарков представляли собой небольшие территории, в которых находился различный городской автотранспорт, причём автобусы в доле всего автотранспорта занимали малую часть. Однако, в процессе развития системы весь прочий муниципальный автотранспорт – грузовой и легковой – был выведен в отдельные предприятия, а автобусам была предоставлена самостоятельность. Этот факт показывает укрепление положения автобусных перевозок в городе и увеличение их объёма.

В процессе модернизации материально-технической базы во всех трёх построенных автобусных парках было создано достаточное количество зданий и оборудования для ремонта наиболее значимых узлов и агрегатов подвижного состава, что обеспечивало надёжную работу системы.

Во второй половине 1990-х годов происходит устаревание всего материально-технического комплекса и необходимость вкладывать крупные денежные средства в модернизацию. При этом ремонт и модернизации не требовал наиболее передовой по своему комплексу зданий и ремонтных цехов автобусный парк «ПАТП №2». Учитывая ситуацию отсутствия средств у муниципального бюджета на модернизацию остальных автобусных парков, городская администрация принимает решение объединить все автотранспортные предприятия на базе «ПАТП №2». Однако, вследствие недостаточного финансирования объединения, небольших объёмов закупки новых автобусов, задержек заработной платы сотрудникам – то есть в ситуации отсутствия желания со стороны городской администрации сохранить автопарк муниципальной формы собственности – решение об объединении исполняется недостаточно эффективно, медленно, с большим количеством бюрократической волокиты и с большим количеством управленческих ошибок. В итоге появившееся в результате объединения «Городское автотранспортное предприятие» проработало недолго и было признано экономически неэффективным.

В конечном счете, материально устаревший автобусный парк «ПАТП №1» был снесён, материально современный автобусный парк «ГАТП» был сдан в аренду частному перевозчику, а автобусный парк «Томскавтотранс» окончательно репрофилировался в выполнение более прибыльных – как в количестве выручки, так и в количестве дотаций – пригородных и междугородних перевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Томская система муниципального автобусного транспорта просуществовала в разных формах работы с 1909 по 2004 год.

В период начала своего существования система была технологическим новшеством, «городской диковинкой», что, в свою очередь, наложило отпечаток нерегулярности работы автобусов и невозможности использовать их для целей передвижения в ежедневном использовании.

Позже, в 1930-е года, когда автобус стал более привычным на городских улицах, для стабильного функционирования системы не хватало средств и навыков, как у технического персонала, так и у организаторов перевозок. В результате в сравнении с другими городами Сибирского региона регулярное автобусное сообщение в Томске было налажено достаточно поздно.

В послевоенный период, при налаживании городского транспорта, автобус стабильно и прочно занимает место в важнейших статьях расходов муниципального, областного и союзного бюджетов. Этот факт поспособствовал развитию систем городского транспорта по всей стране, и Томск не стал исключением. Дальнейший период характеризуется налаживанием частных аспектов работы автобусной системы, в результате которого во второй половине 1980-х годов автобусный транспорт в Томске достигает своего расцвета. Высокий уровень составных показателей работы системы в этот период помог городу в развитии.

В Российской Федерации городской автобус был закреплён за муниципальным бюджетом, приоритеты которого в период 1990-х годов изменились.

Тем не менее, в указанный период система томского автобуса выживала за счёт накопленного ресурса и обновлённой материально-технической базы, заложенных в позднесоветский период.

К началу XXI века этого ресурса уже не хватило, необходимы были новые объёмы финансирования автобусных парков. Но, поскольку из-за череды некорректных управленческих решений этого финансирования не было получено, система была закрыта.

Недостаток финансирования наиболее полно проявлялся в следующих аспектах: в чрезмерно большом перечне льготных категорий пассажиров и отсутствии соразмерных дотаций за их перевозку; практически полном отсутствии закупок нового подвижного состава; устаревании материально-технического обеспечения автобусных парков; плохих условиях труда сотрудников; отстающей от темпов развития города маршрутной сети.

Отдельной проблемой для муниципального автобуса была также смена монополизированного поля деятельности в СССР на конкурентное поле в РФ.

Таким образом, необходимо отметить зависимость процессов смены политической власти и изменение значимости сферы городского общественного транспорта. С другой стороны, на сегодняшний день транспортная сфера не утратила своей актуальности: она занимает значительное место в сводках новостей, а о возможном восстановлении муниципального автобусного сообщения нередко заявляется на самых разных уровнях. Более того, экс-мэр Томска Н.А. Николайчук даже предпринимал попытку по возрождению муниципального транспорта в 2009-2011 годах – к сожалению, безуспешную.

Проведённая работа имеет исследовательские перспективы.

Так, например, для более полной картины исследования муниципального транспорта Томска в совокупности можно также провести исследование городского электрического транспорта города – трамвая и троллейбуса, расширив предметное поле работы.

Кроме этого, является возможным расширение хронологических рамок для исследования попытки возрождения муниципального транспорта экс-мэром города Томска Н.А. Николайчуком в 2009-2011 годах.

Также допустимо расширение одновременно и хронологических, и предметных рамок для исследования городского транспорта не только в плоскости муниципальной формы собственности, но также исследовать поле деятельности частных перевозчиков, их подвижной состав, маршруты, структуру и специфику.

Наконец, возможно изучить специфику не только муниципальных, но и пригородных маршрутов Томского района, а также областных маршрутов в другие районы Томского региона.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Источники:

Неопубликованные документы и материалы:

1. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 233 (Томская городская управа). Оп. 3. Д. 3212. Л. 13, 16.
2. ГАТО. Ф.Р. 430 (Томский городской совет народных депутатов). Оп. 1. Д. 59. Л. 387.
3. ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 548. Л. 16.
4. ГАТО. Ф.Р. 1085 (Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Томской области). Оп. 5. Д. 1190. Л. 11-17.
5. ГАТО. Ф.Р. 1317 (Коллекция документов по истории Томской области). Оп. 3. Д. 1321. Л. 1.
6. ГАТО. Ф.Р. 1317 (Коллекция документов по истории Томской области). Оп. 3. Д. 1641. Л. 1.
7. ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 347.
8. ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 365.
9. ГАТО. Ф.Р. 1636 (Органы управления предприятиями автомобильного транспорта Томской области). Оп. 1. Д. 367. Л. 62-123.
10. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО). Аннотация к Ф. 5649 (Муниципальное предприятие «Пассажирское автотранспортное предприятие №1»).
11. ЦДНИ ТО. Аннотация к Ф. 5783 (Томское муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие №2 Администрации города Томска).
12. Учётные карточки транспортных средств (автобусов) в архиве Госавтоинспекции.

Нормативно-правовые акты:

13. Постановление мэра города Томска от 1.07.2002 г. № 276 «О порядке открытия маршрутов пассажирского транспорта в г.Томске» // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [Электронный ресурс] URL: docs.cntd.ru/document/951803306 (дата обращения: 13.03.2020).
14. Постановление мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О расторжении

договоров безвозмездного пользования с УМП "ГАТП" и УМ "ПАТП-1" и передаче основных средств в аренду ООО "Горавтотранс"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/urlact/P_2004_335 (дата обращения: 16.03.2020). Так же приложение №1 к данному постановлению.

15. Постановление мэра города Томска от 22.05.2001 г. № 318 «О создании УМП "Городское автотранспортное предприятие"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/P_2001_318 (дата обращения: 13.03.2020).

16. Постановление мэра города Томска от 30.10.2001 г. № 640 «О передаче в хозяйственное ведение имущества "УМП ГАТП"» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/P_2001_640 (дата обращения: 13.03.2020).

17. Распоряжение мэра города Томска от 30.08.2002 г. № р 298 «О создании комиссии по реорганизации автотранспортных пассажирских предприятий г.Томска» // Официальный портал МО «Город Томск» [Электронный ресурс] URL: admin.tomsk.ru/db1/url/R_2002_298 (дата обращения: 13.03.2020).

Делопроизводственные материалы в виде выписок из единого государственного реестра юридических лиц:

18. ППОС ТМ ПАТП №1 // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: zachestnyibiznes.ru/company/ul/1037000001565_7021023241_ (дата обращения: 16.03.2020).

19. Томское муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие №2 // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: cutt.ly/ftpjZH9 (дата обращения: 10.03.2020).

20. УМП "ГАТП" // Каталог организаций - List-Org [Электронный ресурс] URL: www.list-org.com/company/54993 (дата обращения: 16.03.2020).

21. УМП "ГАТП" // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: clck.ru/MPU6N (дата обращения: 10.03.2020).

22. УМП "ПАТП №1" // Каталог организаций - List-Org [Электронный ресурс] URL: www.list-org.com/company/11304128 (дата обращения: 16.03.2020).

23. УМП "Служба движения" // Портал "Зачестныйбизнес" [Электронный ресурс] URL: cutt.ly/xttt1uH (дата обращения: 07.03.2020).

Справочная литература в виде статистических сборников:

24. Западно-Сибирский край в новых границах в цифрах: краткий статистический справочник. Новосибирск: 1935.
25. Российский статистический ежегодник. М.: Госкомстат России, 2002.
26. Транспорт и связь Томской области (1985, 1990, 1995-1999 гг.): Статистический сборник / Под ред. Касинского С.В. Томск: Томский областной комитет госстатистики, 2000.
27. Транспорт и связь Томской области (2000-2004 гг.): статистический сборник / Под ред. Касинского С.В. Томск: Томск. обл. комитет госстатистики, 2005.

Справочная литература в виде энциклопедий:

28. Автобусный маршрут №12. Товики [Электронный ресурс] URL: http://towiki.ru/view/Автобусный_маршрут_№_12 (дата обращения: 10.12.2019).
29. Автобусный маршрут №19. Товики [Электронный ресурс] URL: http://towiki.ru/view/Автобусный_маршрут_№_19 (дата обращения: 10.12.2019).
30. Бузанова В.А. Автомобильный транспорт // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 5.
31. Букин С.С., Исаев В.И. Транспорт городской общественный // Историческая энциклопедия Сибири в 3 томах. Новосибирск: 2009. С. 292.
32. Власова В.М., Гребнева Л.А. Автобус // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск: 2004. С. 4-5.
33. Томский автобус. Товики [Электронный ресурс] URL: http://towiki.ru/view/Томский_автобус (дата обращения: 20.10.2019).

Справочная литература в виде карт-схем:

34. Генеральная схема г. Томска. Схема внутригородского транспорта. Новосибирск: Отдел планировки «Запсибпроекта», 1938.
35. Информационная карта-схема маршрутов общественного транспорта. Автобус и троллейбус // справочник Жёлтые страницы. Томск, 1998.
36. Информационная карта-схема маршрутов общественного транспорта. Автобус и троллейбус // справочник Жёлтые страницы. Томск, 2004.
37. Томск. Схема городского транспорта. М.: ГУ геодезии и картографии при Совете министров СССР, 1981.
38. Томск. Туристская схема. М.: Главное управление геодезии и картографии, 1978.

Периодическая печать:

39. Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 10 февраля. (№32). С. 2.
40. Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 13 февраля. (№35). С. 2.
41. Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 7 февраля. (№30). С. 2.
42. Автобаза НКАТ проводит набор курсантов // Красное Знамя. 1943. 9 февраля. (№31). С. 2.
43. Автобусное движение необходимо поставить правильно с первых же дней // Красное Знамя. 1928. 4 мая. (№ 102).
44. Автобусное движение. Итоги первых дней // Красное Знамя. 1928. 22 мая. (№117).
45. Автобусы // Красное Знамя. 1928. 20 мая. (№116).
46. Беляков К. И будут ездить сельские «пазики»? // Красное знамя. 2002. 13 сентября. (№165). С 3.
47. Будущие шофёры // Красное Знамя. 1941. 10 июля. (№114). С. 2.
48. Воскресный взвоз для автобусов // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).
49. Ещё об условиях автобусного движения // Красное Знамя. 1928. 11 мая. (№108).
50. Из опыта лекционной работы // Красное Знамя. 1943. 5 июня. (№ 113-114). С. 4.
51. К развитию автомобильного сообщения // Сибирская жизнь. 1910. Январь. (№3). С 3.
52. Каждый пассажир автобуса должен получить от кондуктора проездной билет // Красное Знамя. 1928. 24 мая. (№119).
53. Катастрофа на Вокзальной // Красное Знамя. 1926. 24 сентября. (№218).
54. Когда откроется автобусное движение // Красное Знамя. 1928. 8 мая. (№ 105).
55. Комтресту необходимо организовать проверку билетов в автобусах // Красное Знамя. 1928. 25 мая. (№ 120).
56. Комхоз задерживает открытие второй автобусной линии // Красное Знамя. 1928. 3 июня. (№128).
57. Контроль в автобусах // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).

58. Льготные абонементы на автобусы // Красное Знамя. 1928. 12 мая. (№ 109).
59. Нападение хулиганов на автобус // Красное Знамя: 1928. 31 мая. (№125).
60. Наш счет автомобилестроителям // Московский автотранспортник. 1958. 9 апреля.
61. Не автобусы, а... авто-буза // Красное Знамя. 1926. Июль.
62. Новое автомобильное предприятие // Сибирская жизнь. 1910. Сентябрь. С. 3.
63. Новый отряд шофёров // Красное Знамя. 1941. 16 сентября. (№166). С. 2.
64. О движении автобусов в Ульяновске // Пролетарский Путь. 1926. 25 сентября.
65. О мероприятиях по улучшению городского хозяйства и благоустройства города Томска // Красное Знамя. 1942. 14 мая. (№49). С. 2.
66. О чём молчат цифры // Красное знамя. 1960. 3 августа. №181 (11155).
67. Об автобусах // Красное Знамя. 1941. 22 июня. (№98). С. 4.
68. Об использовании порожних пробегов ведомственного транспорта // Красное Знамя. 1942. 13 октября. (№ 113). С. 2.
69. Пассажиры о томских автобусах // Красное Знамя. 1928. 7 июня. (№130).
70. Перевод машин на газ: выгода очевидна // Красное Знамя. 2002. 17 июля. (№ 156). С 2.
71. Перемещение извозчицких бирж // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).
72. Плата за полустанки // Красное Знамя. 1928. 29 мая. (№123).
73. По вопросу об автомобильном движении в г. Томск // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №36-39. С. 570-571.
74. По ходатайству мещанина Павла Дементьевича Вержиковского о разрешении ему установить правильное, и безопасное сообщение по улицам города посредством автомобилей // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №17-21. С. 307-308.
75. По ходатайству старост бирж легковых извозчиков о прекращении движения автомобилей для перевозки платных пассажиров // Известия Томского Городского Общественного Управления. 1909. №36-39. С. 569.
76. Позабыли про студентов // Красное Знамя. 1928. 24 мая. (№119).
77. Претензии пассажиров // Красное знамя. 1960. 10 августа. №187 (11161).
78. Приказ городской Чрезвычайной тройки по борьбе с наводнением // Красное Знамя. 1943. 6 апреля. (№ 71). С. 2.
79. Сегодня открывается автобусное движение по маршруту № 1 // Красное Знамя. 1928. 18 мая. (№ 114).

80. Томская автобаза принимает заказы // Красное Знамя. 1941. 13 августа. (№143). С. 2
81. Требуются // Красное Знамя. 1941. 13 ноября. (№ 191). С. 2.
82. Требуются // Красное Знамя. 1941. 2 сентября. (№ 160). С. 2.
83. Требуются // Красное Знамя. 1942. 14 октября. (№ 114). С. 2.
84. У коммунальщиков // Красное Знамя. 1928. 16 мая. (№112).
85. Чернозубенко С. Два рубля не панацея... // Томский вестник. 1999. 13 октября. (№165).
86. Что случилось // Красное Знамя. 1928. 22 мая. (№117).

Буклеты и информационные бюллетени:

79. Буклет 70 лет ПАТП-1. Томск: 1999.
80. Желтые страницы Томсктелеком: Информационный бюллетень / Под ред. К. Портнова. Томск: 2004.
81. Желтые страницы Томсктелеком: Информационный бюллетень / Под ред. Тарасенко А. Томск: 1998.

Источники личного происхождения в виде фотоархивов и видеоархивов:

82. Видеоархив агентства новостей ТВ2 [Электронный ресурс] URL: https://youtu.be/hySafDz_a8E (дата обращения: 17.10.2019).
83. Томский обзор. Фотофонд. Томские магазины советской эпохи [Электронный ресурс] URL: <https://obzor.city/article/577277---fotofond-tomskie-magaziny-sovetskoj-epohi> (дата обращения: 12.05.2019).
84. Фотоархив А. Матюхина.
85. Фотоархив А.И. Цехановского.
86. Фотоархив Александра Попова.
87. Фотоархив Бориса Ослина.
88. Фотоархив В. Пустовойтова.
89. Фотоархив Валерия Николаева.
90. Фотоархив Владимира Алина.
91. Фотоархив Г. Блохина.
92. Фотоархив газеты «Красное Знамя». 1928. 30 мая. (№124).
93. Фотоархив интернет-энциклопедии «Товики».
94. Фотоархив Павла Рыжова.

Источники личного происхождения в виде воспоминаний:

79. Бурцев И. Годы далёкие и близкие // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 250-263.
80. Верещак, В. Трудные километры // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 63-85.
81. Губская Н. В партизанском подполье // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 8-18.
82. Губская, Н. Ветеран С.И. Ошаев // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 19-30.
83. Данные, полученные методом глубинного интервью от сотрудника руководящего состава предприятия «ПАТП-1» и «ПАТП-2» Данилова А.А.
84. Позднякова С. От АМО до КАМАЗа: Страницы истории // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 5-7.
85. Позднякова С. Лицом к человеку // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 158-171.
86. Новокшенов, В. За рулём человек // Трудные километры. Томск: Красное Знамя, 1993. С. 86-110.

Прочие электронные ресурсы:

87. АО «Томскавтотранс» [Электронный ресурс] URL: tomskavtotrans.ru (дата обращения: 15.10.2018).
88. Беляков Константин Олегович // Официальный сайт Думы города Томска [Электронный ресурс] URL: duma70.ru/belyakov_konstantin_olegovich (дата обращения: 13.03.2020).
89. Транспорт Томска [Электронный ресурс] URL: <http://tomskmarshrut.narod.ru> (дата обращения: 23.10.2019).

Литература:

90. Vukan R. Vuchic. Public Transportation: Planning, Operations, and Management. Prentice-Hall, 1979.
91. Vukan R. Vuchic. Urban Public Transportation Systems and Technology. Prentice-Hall, 1981.
92. Автобус ЗИС-154 (Инструкция по обслуживанию). М.: Машгиз, 1949.
93. Автобус ЗИС-155 (Описание инструкции и руководство по эксплуатации). М.: Машгиз, 1952.

94. Автобусы ЗИЛ-158 и ЗИЛ-158А. Инструкция по эксплуатации. М.: Машгиз, 1958.
95. Анциферов Н.П. Пути изучения города как социального организма. Опыт комплексного подхода. 2-е изд. Ленинград: Сеятель, 1926.
96. Большая вода: Томск в период половодья в фотографиях конца XIX - начала XX вв / Майданюк, Старкова, Брюшинин. Томск: ТОУНБ имени А. С. Пушкина, 2017.
97. Бурлуцкий А.А. Особенности функционирования массового пассажирского транспорта в г. Томске // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2009. №4 (25). С. 192-201.
98. Васильев И.С. Павловский автобусный завод в годы перестройки и постсоветский период (1985 -2000 гг.) // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. №12-1. С. 77-82.
99. Горшенин А.В. Автобусы для городов СССР: технические поиски и решения 1930-1940-х гг // Научно-технические документы в современном информационном пространстве сборник докладов и выступлений на Пятом историко-архивном форуме "Память о прошлом - 2016". Волгоград: ООО "Научно-технический центр", 2016. С. 142-151.
100. День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII - XX столетиях / Дмитриенко Н.М., Под ред. Черняка Э.И. Томск: Издательство ТГУ, 2003.
101. Зеленцов М.Е. Пути сообщения Петроградского района как экскурсионный материал. Часть методическая. // Экон.-технич. экскурсии. П.: 1923. С. 20-52.
102. Зиновьев В.П. Томская область. Исторический очерк. Томск: Издательство ТГУ, 1994.
103. Зиновьев В.П. Цены на продукты потребления в Томске в 1862-1917 гг // Вестник Томского государственного университета. 2018. №429. С. 125-131.
104. История названий Томских улиц / Старикова, Захарова, Иванцова, под ред. Стариковой Г.Н. Томск: Д-Принт, 2012. С. 320.
105. Колыхалов В.А., Федотов С. Любимый город. Томск. Новосибирск: Западно-Сибирское книжное издательство, 1979.
106. Литвинов А.В. Профессорско-преподавательский корпус Томского университета (20-30-е годы XX века): дис. канд. ист. наук наук: 07.00.02. Томск, 2002. С. 69.
107. Мамяченков В. Н. Колебания розничных цен как фактор изменения уровня материальной обеспеченности граждан СССР в 1947-1985 гг. (на примере Свердловской области) // Урал индустриальный: Бакунинские чтения. Индустриальная

модернизация Урала в XVIII - XXI вв. Екатеринбург: ООО "Издательство УМЦ УПИ", 2013. С. 139-145.

108. Манилов В.В. 80 лет автобусному сообщению в Томске // Отчет клуба краеведов "Старый Томск" за 2008 г. 2009. С. 15-18.

109. Неизвестные «ФИАТы» // журнал Грузовик Пресс [Электронный ресурс] URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/9885-avtomobili-fiat-v-sssr-20-30-h-godov-neizvestnye-fiaty/> (дата обращения: 23.10.2019).

110. Общественный транспорт с двух попыток // Томский обзор [Электронный ресурс] URL: <https://obzor.city/projects/old-transport/> (дата обращения: 23.10.2018).

111. Правительство республики Хакасия [Электронный ресурс] URL: <https://r-19.ru/authorities/ministry-of-transport-and-roads-of-the-republic-of-khakassia/common/628/> (дата обращения: 10.12.2018).

112. Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М.: Эксмо, 2008.

113. Сибирская старина: краеведческий альманах. 1994.

114. Сизова И.А. Музей ОАО «Автотранс» // Томские музеи. Общественные, ведомственные и музеи предприятий, организаций: материалы к энциклопедии "Музеи и музейное дело Томской области". Томск: Издательство ТГУ, 2012.

115. Скочин А.В. Роль дорожно-транспортной системы во взаимосвязи городского пространства Тюмени в середине 1950-х – середине 1960-х гг. // Вестник Томского государственного университета. История. 2015. №1 (33).

116. Тархов С.А. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. №4 (36). С. 89-124.

117. Томск. История города в иллюстрациях. 1604-2004. Томск: Издательство ТГУ, 2004.

118. Экономика муниципального сектора: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности 080504 «Государственное и муниципальное управление» / Под ред. Пикулькина А.В. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008.

119. Яковлев Я.А. Рассказы о томском электротранспорте. Томск: 1999.

120. Янгирова И.С. От тарантаса до автобуса (из истории челябинского городского транспорта) // Гороховские чтения. Материалы IV региональной музейной конференции. Челябинск: 2013. С. 258-263.

ПРИЛОЖЕНИЕ А. СХЕМЫ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ

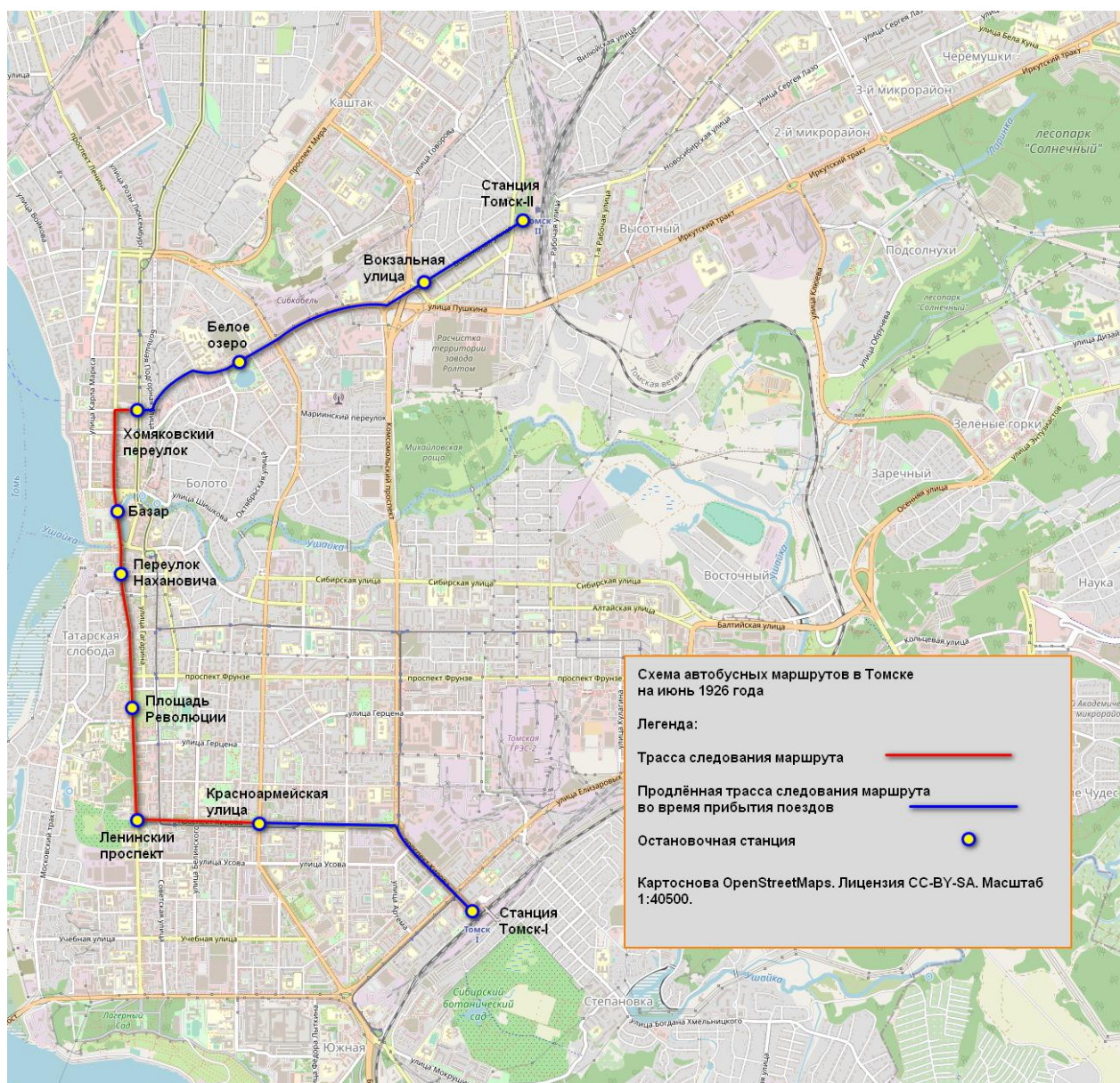


Рисунок 1 – Схема автобусных маршрутов на 1926 год

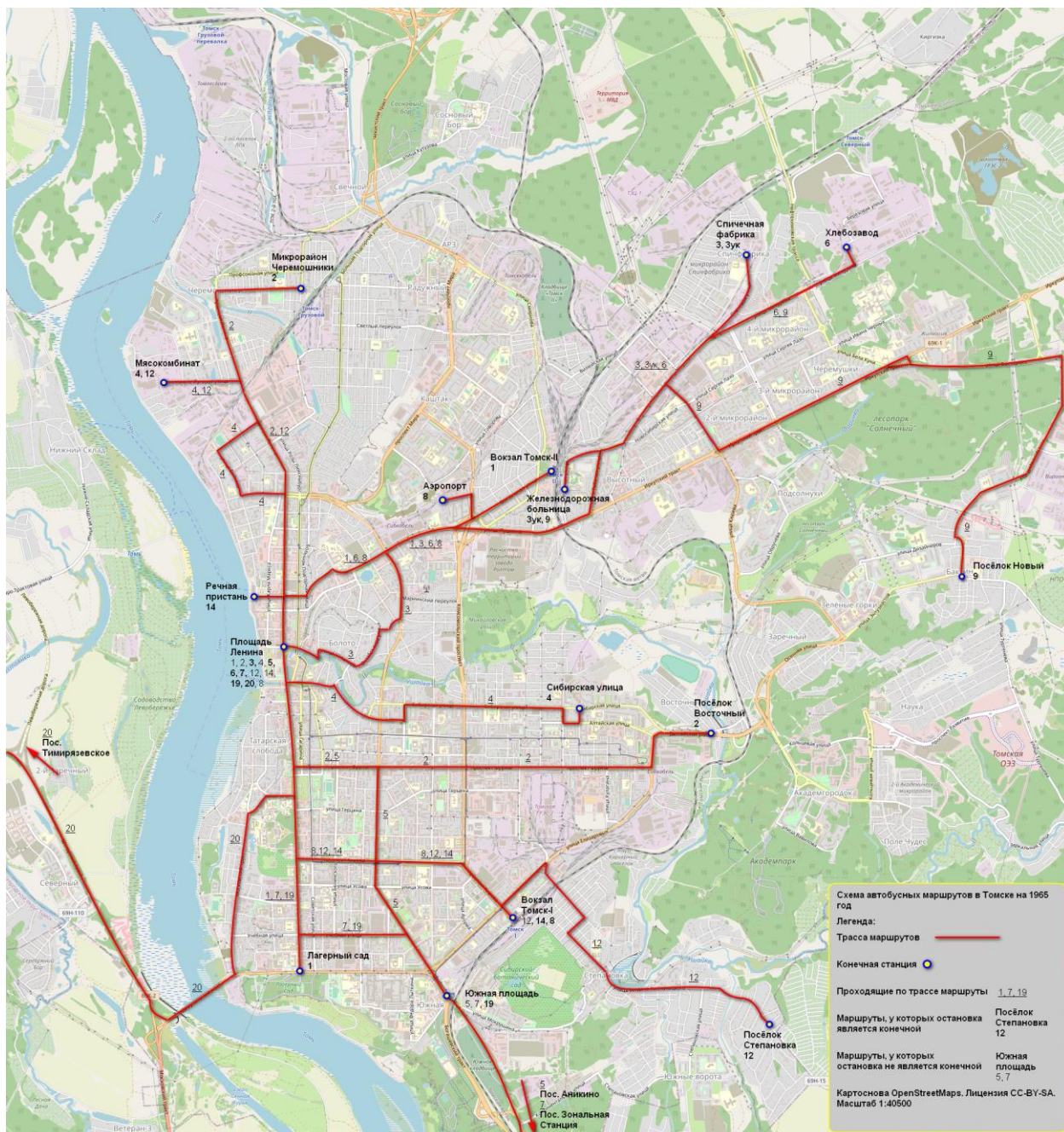


Рисунок 2 – Схема автобусных маршрутов на 1965 год

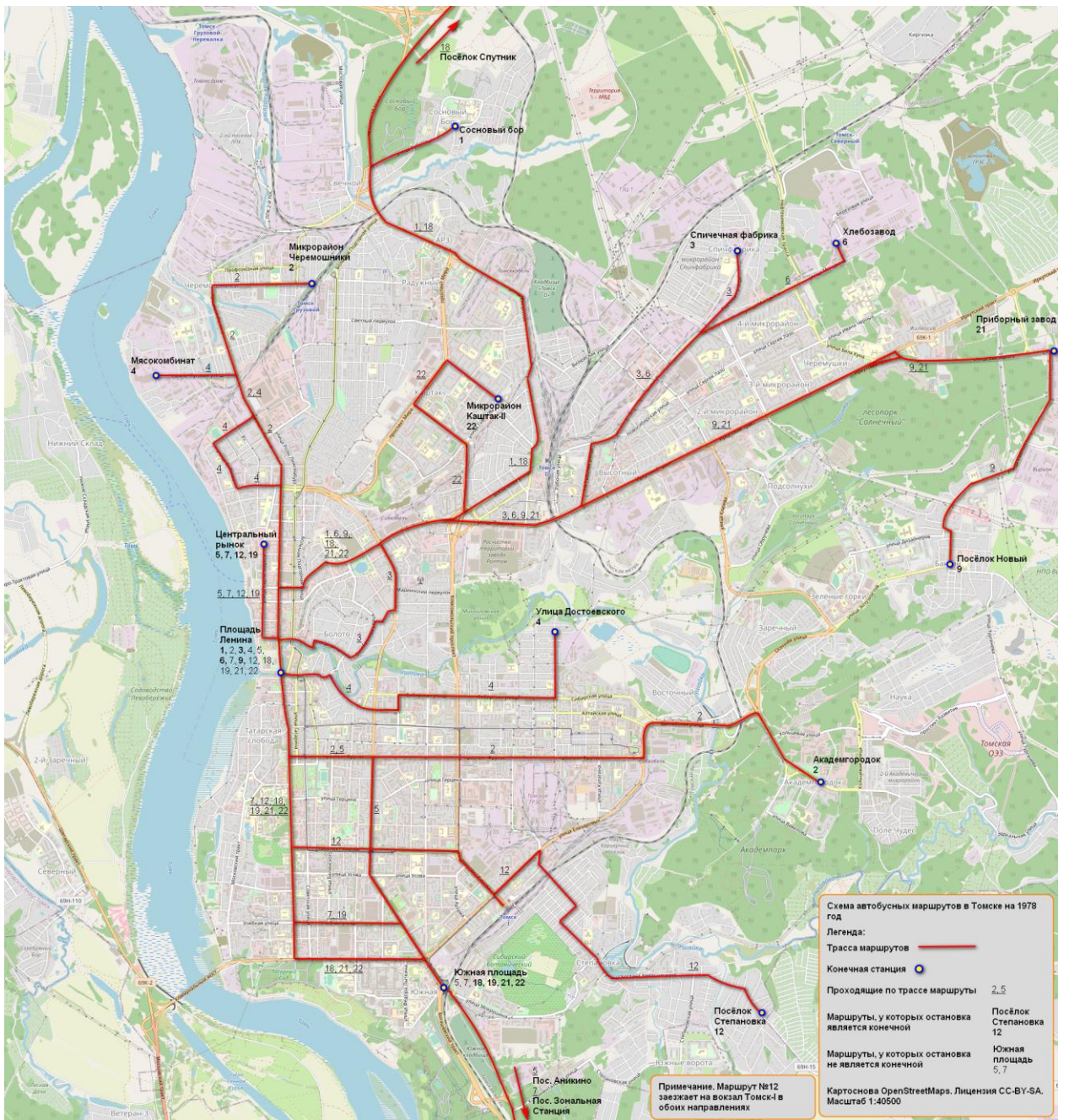


Рисунок 3 – Схема автобусных маршрутов на 1978 год

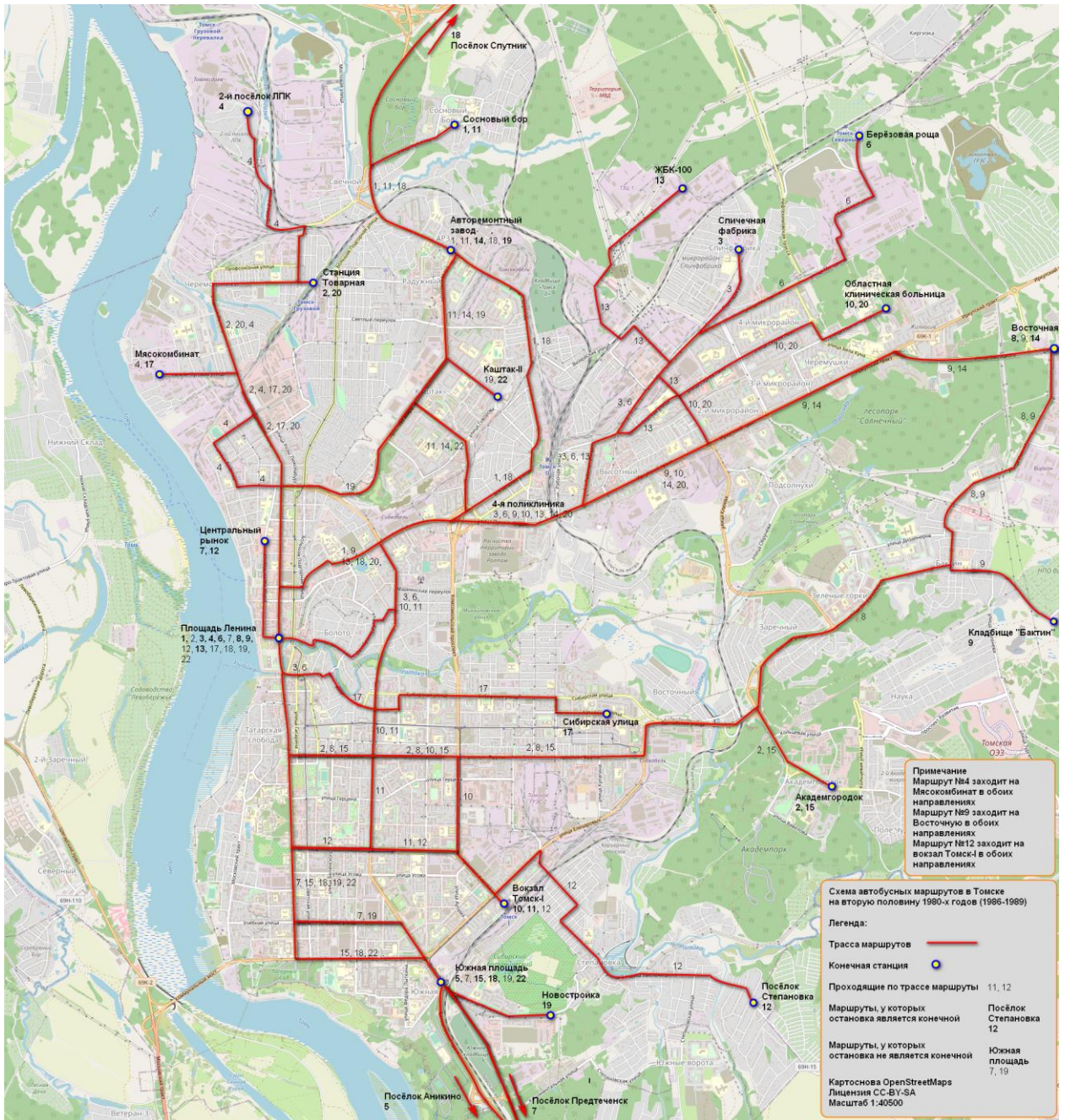


Рисунок 4 – Схема автобусных маршрутов на вторую половину 1980-х годов (1986-1989)

ПРИЛОЖЕНИЕ Б. ФОТОМАТЕРИАЛЫ



Рисунок 5 – Май 1928 года, на фотографии автобус «АМО-ЗИЛ»



Рисунок 6 – Ленинский проспект, 1920-1930-е годы. На снимке автобус «АМО-ЗИЛ»



Рисунок 7 – Коммунистический проспект, 1920-1930-е годы. Модель автобуса и авторство снимка неизвестны

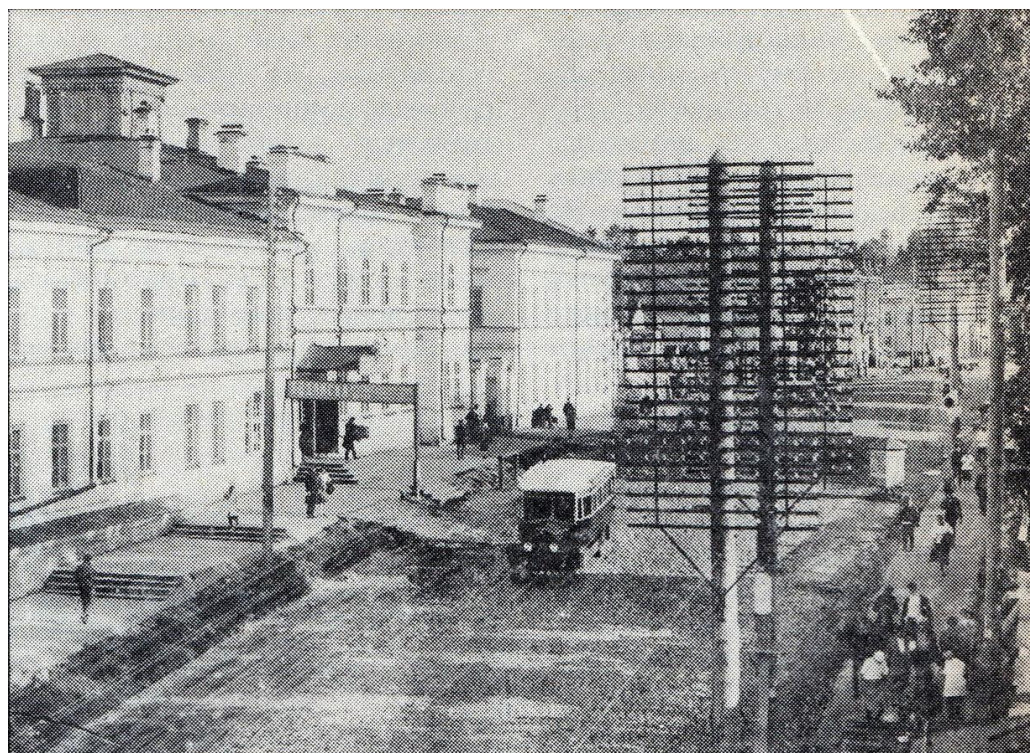


Рисунок 8 – Ленинский проспект, 1920-1930-е годы. Модель автобуса и авторство снимка неизвестны



Рисунок 9 – Коммунистический проспект, 1920-1930-е годы. Модель автобуса и авторство снимка неизвестны



Рисунок 10 – Проспект Кирова, 1930-е годы. Модель автобуса и авторство снимка неизвестны



Рисунок 11 – Проспект Ленина, 1950-е годы. На фотографии автобус ЗИС-155. Авторство снимка неизвестно



Рисунок 12 – Проспект Кирова, 1950-е годы. На фотографии слева автобус ЗИС-155. Авторство снимка неизвестно



Рисунок 13 – Совпартшкольный переулок, 1960-1974 годы. На фотографии автобус ЗиЛ-158. Авторство снимка неизвестно



Рисунок 14 – Улица Пушкина, 1963 год. На фотографии автобус ЗиЛ-158. Авторство снимка неизвестно



Рисунок 15 – Улица Пушкина, 1968 год. На фотографии слева автобус ЗиЛ-158. Автор снимка Владимир Алин

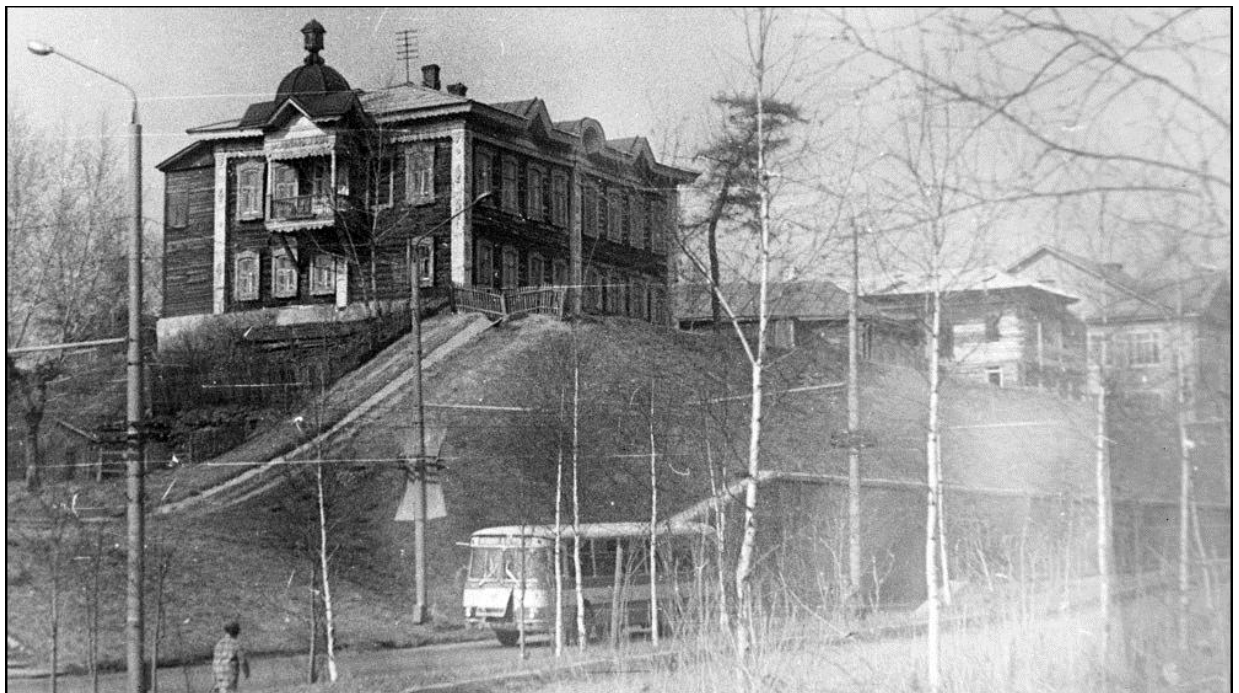


Рисунок 16 – Кузнечный взвоз, вторая половина 1960-х годов. На фотографии автобус ЛиАЗ-677. Автор снимка Владимир Пустовойтов



Рисунок 17 – Проспект Кирова, 1969 год. На фотографии автобус ЗиЛ-158. Автор снимка Владимир Алин



Рисунок 18 – Проспект Кирова, 1960-е годы. На фотографии автобус ПАЗ-652. Автор снимка А. Райх



Рисунок 19 – Привокзальная площадь, 1970-е годы. На фотографии автобус ПАЗ-652.

Автор снимка Борис Коротков



Рисунок 20 – Красноармейская улица, 1970-е годы. На фотографии автобус ЛиАЗ-677.

Автор снимка Павел Рыжов



Рисунок 21 – Проспект Ленина, 1970-е годы. На фотографии автобус ПАЗ-672. Автор снимка Павел Рыжов



Рисунок 22 – Перекрёсток проспекта Ленина и переулка 1905 года, 1970-е годы. На фотографии два автобуса ЛиАЗ-677. Автор снимка Павел Рыжов



Рисунок 23 – Привокзальная площадь, вторая половина 1970-х. На фотографии автобусы РАФ-2203. Авторство снимка неизвестно



Рисунок 24 – Проспект Ленина, первая половина 1980-х. На фотографии слева автобус «ЛиАЗ-677». Автор снимка В. Якобсон



Рисунок 25 – Перекрёсток улицы Розы Люксембург и переулка 1905 года, 1990-е годы. На фотографии автобус ЛиАЗ-677М. Авторство снимка неизвестно



Рисунок 26 – Перекрёсток проспекта Ленина и переулка 1905 года, 1990-е годы. На фотографии автобус ЛАЗ-695. Автор снимка Николай Рыбаков

Отчет о проверке на заимствования №1



Автор: Лойша Арсений Викторович

Проверяющий: Лойша Арсений Викторович (rivn.rivn@yandex.ru / ID: 7826779)

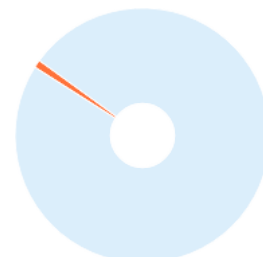
Отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат» - users.antiplagiat.ru

ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ

№ документа: 3
Начало загрузки: 15.06.2021 10:22:05
Длительность загрузки: 00:00:08
Имя исходного файла: Файл 2 ВКР (98) - копия pdf.pdf
Название документа: Файл 2 ВКР (98) - копия pdf
Размер текста: 238 кБ
Символов в тексте: 243834
Слов в тексте: 29966
Число предложений: 2500

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Начало проверки: 15.06.2021 10:22:13
Длительность проверки: 00:00:23
Корректировка от 15.06.2021 10:33:05
Комментарии: не указано
Модуль поиска: Интернет



ЗАИМСТВОВАНИЯ

0,45%

САМОЦИТИРОВАНИЯ

0%

ЦИТИРОВАНИЯ

0%

ОРИГИНАЛЬНОСТЬ

99,55%

Заимствования — доля всех найденных текстовых пересечений, за исключением тех, которые система отнесла к цитированиям, по отношению к общему объему документа.
Самоцитирования — доля фрагментов текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника, автором или соавтором которого является автор проверяемого документа, по отношению к общему объему документа.

Цитирования — доля текстовых пересечений, которые не являются авторскими, но система посчитала их использование корректным, по отношению к общему объему документа. Сюда относятся оформленные по ГОСТу цитаты; общепотребительные выражения; фрагменты текста, найденные в источниках из коллекций нормативно-правовой документации.

Текстовое пересечение — фрагмент текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника.

Источник — документ, проиндексированный в системе и содержащийся в модуле поиска, по которому проводится проверка.

Оригинальность — доля фрагментов текста проверяемого документа, не обнаруженных ни в одном источнике, по которым шла проверка, по отношению к общему объему документа.

Заимствования, самоцитирования, цитирования и оригинальность являются отдельными показателями и в сумме дают 100%, что соответствует всему тексту проверяемого документа.

Обращаем Ваше внимание, что система находит текстовые пересечения проверяемого документа с проиндексированными в системе текстовыми источниками. При этом система является вспомогательным инструментом, определение корректности и правомерности заимствований или цитирований, а также авторства текстовых фрагментов проверяемого документа остается в компетенции проверяющего.

№	Доля в отчете	Источник	Актуален на	Модуль поиска
[01]	0,22%	Развитие благоустройства Ярославля в конце XIX – начале XX вв. http://yspu.org	02 Окт 2018	Интернет
[02]	0,15%	http://vital.lib.tsu.ru/vital/access/services/Download/vtls:000525516/SOURCE1 http://vital.lib.tsu.ru	24 Янв 2020	Интернет
[03]	0,09%	Транспортный комплекс города http://stud24.ru	23 Июл 2018	Интернет